

« La LGV PACA et le développement des transports régionaux »

Réunion thématique à Cannes le 13 avril 2005

Introduction	1
Olivier KLEIN, Commission particulière du débat public	
1^{ère} partie - Le développement des TER de proximité	3
<u><i>Le projet LGV PACA et le développement des TER</i></u>	3
Lise MERMILLOD, responsable des études économiques, RFF	
<u><i>Conséquences de la LGV PACA sur la desserte territoriale et la restructuration de l'offre TER dans les Alpes-Maritimes</i></u>	5
Laurent CHAPELON, géographe, CNRS Université de Montpellier III, UMR 6012 Espace	
<u><i>Quelle place pour les TER et la voiture individuelle : offres et contraintes, pourquoi et comment changer les comportements ?</i></u>	10
Dominique MIGNOT, Directeur adjoint du Laboratoire d'économie du transport, Lyon	
<u><i>Les opportunités d'aménagement et de développement d'un RER sur la métropole azurée</i></u>	15
Fabrice DECOUPIGNY, géographe, Université Nice Sophia-Antipolis Jean ICART, conseiller général des Alpes-Maritimes, Président de la Commission transports et déplacements	
<u><i>Table ronde - Débat</i></u>	18
2^{ème} partie - Le développement des dessertes inter-cités à grande vitesse	37
<u><i>Quelle desserte inter-cités permet le projet LGV PACA ?</i></u>	37
Lise MERMILLOD, responsable des études économiques, RFF	
<u><i>Enjeux et effets d'une mise en réseau des métropoles de la région PACA</i></u>	40
François LEBLOND, association TGV Provence Côte d'Azur	
<u><i>Les offres inter-cités à grande vitesse</i></u>	44
Claude JULLIEN, FNAUT PACA	
<u><i>L'exemple des TER GV dans la région lilloise : présentation des données</i></u>	51
Olivier KLEIN, Commission particulière du débat public	
<u><i>La situation des échanges routiers entre les agglomérations de PACA</i></u>	60
Michel MARTIN, Direction régionale de l'équipement, DRE PACA	
<u><i>Table ronde - Débat</i></u>	62

Introduction

Olivier KLEIN
Commission particulière du débat public

Messieurs Dames, bonsoir. Nous allons commencer cette énième réunion de débat public, réunion thématique sur la question des transports régionaux. Désormais, la plupart d'entre vous est familier des règles du débat public. Je voudrais simplement rappeler deux choses : tout d'abord, le principe d'indépendance et de neutralité de la Commission, deuxièmement, la nécessité d'une écoute réciproque et d'une argumentation dans les interventions des uns et des autres. Je m'en tiendrai là sur les principes généraux que vous connaissez bien maintenant.

Deux raisons justifient l'organisation d'une réunion thématique sur le développement des transports régionaux :

- la première tient au dossier du maître d'ouvrage qui présente le projet LGV PACA comme une opportunité pour développer les relations régionales, que ce soient des relations de proximité ou des relations inter-cités ;
- la deuxième est le débat lui-même qui justifie cette réunion. A de multiples occasions, nous avons pu noter la forte demande concernant les transports de proximité en particulier. Il est donc normal d'en parler de manière un peu plus approfondie.

Suivant l'argumentation du maître d'ouvrage, il s'agit aujourd'hui de discuter. Cette réunion est organisée en deux parties qui sont assez distinctes :

- la première partie est sur les transports de proximité, donc les TER au sein de l'agglomération Nice-Cannes-Antibes avec un certain nombre d'intervenants que je vais vous présenter tout à l'heure ;
- la seconde partie sera spécifiquement dévolue à la problématique inter-cités, l'hypothèse de faire circuler des trains à grande vitesse entre les principales agglomérations de la région. C'est quelque chose de distinct des relations Paris/Nice par exemple, que nous pouvons par ailleurs envisager.

Dans chacune de ces parties, il y a donc une série des exposés. Et puis, une table ronde ou plutôt un espace de débat où nous allons prendre beaucoup de questions et d'interventions de la salle et auxquelles nous inviterons les participants de la table ronde à répondre.

Les interventions : nous aurons d'abord Lise Mermillot, qui pour le compte de RFF, va nous présenter en introduction de chacune de ces deux sessions, ce que contient le dossier du maître d'ouvrage, puis une série de quatre interventions. Je vais essayer de les donner dans l'ordre, cela simplifiera les choses :

- Laurent Chapelon sur des questions d'accessibilité ;
- Dominique Mignot, sur les questions de politique de transport ;
- Gérard Piel, s'il arrive à temps, qui est vice-président des Transports de la Région ;

- et Fabrice Decoupigny sur les opportunités d'aménagement d'un RER dans la région avec une intervention complétée par celle de Jean Icart sur une thématique très proche.

Entre chacune de ces interventions, nous prendrons une ou deux questions qui concernent directement l'exposé que nous viendrons d'entendre. Ensuite, il nous restera un peu plus d'une heure pour débattre plus à fond de l'ensemble des questions qui ont été soulevées.

Je voudrais rappeler que ces réunions thématiques sont, comme leur nom l'indique, spécialisées sur un thème. D'autres réunions thématiques se tiennent, ou ont eu lieu, ou vont se tenir sur les questions environnementales, sur les questions foncières hier, sur les questions de développement il y a une semaine. Puis, d'autres réunions dites de proximité vont se dérouler dans chacune des villes et des villages concernés par les différentes hypothèses du projet. Je vous demande de réserver les questions qui concerneraient une autre thématique ou qui concerneraient plus un questionnement local, à d'autres réunions de manière à ce qu'ici, nous puissions débattre à fond des questions de transports régionaux.

Je demanderai à l'ensemble des intervenants, des interpellateurs, des personnes qui poseront des questions d'avoir des interventions concises, précises, argumentées et d'éviter en général les grandes déclarations de principe que tout le monde a déjà, peu ou prou, entendu. Dernière recommandation, nous sommes partis pour quatre heures de réunion. Quatre heures, c'est très long. Que chacun veille à maintenir l'attention de tous les autres. Sans plus tarder, je laisse donc la parole à Lise Mermillod pour cinq minutes.

1^{ère} partie - Le développement des TER de proximité

Le projet LGV PACA et le développement des TER

Lise MERMILLOD, responsable des études économiques, RFF

Bonjour. La LGV PACA, plus que toute autre ligne en France, a deux vocations, nous en avons déjà parlé :

- la Grande Vitesse pour désenclaver le Var et les Alpes-Maritimes, pour permettre des dessertes plus rapides venant de l'arc méditerranéen ;
- et la grande capacité.

En effet, en ce qu'elle délesterait la ligne Marseille/Vintimille des circulations de trains à longue distance, des trains grande ligne ou des TGV, elle permettra le développement du TER. Elle permettra donc d'améliorer les fréquences, la régularité, de satisfaire ainsi une demande importante de déplacement dans la vie quotidienne.

Pourquoi rechercher le développement du TER ?

Entre 1998 et 2002, le Conseil Régional a fortement augmenté l'offre de TER dans la région. L'offre a doublé. Nous sommes passés de 290 à 430 trains par jour. La demande elle aussi a augmenté. En 2002, nous comptabilisons dans les trains de la région, plus de 15 millions de voyageurs, en majorité des voyageurs de courte distance de moins de 20 kilomètres :

- entre Nice et Cannes : 2600 voyageurs par jour ;
- entre Nice et Monaco : 5000 voyageurs par jour.

80 % des déplacements sont concentrés sur la ligne Marseille/Vintimille. Mais l'utilisation du train est variable. Entre Nice et Monaco, une personne sur trois utilise le train par rapport à la voiture. Pourquoi ? Parce que l'offre est bonne, et parce que la politique de stationnement à Monaco est très restrictive. Entre Cannes et Grasse, l'offre est bonne aussi : quasiment une personne sur 10 utilise le train. Entre Toulon et Hyères, il y a 14 trains par jour. C'est peu. Une personne sur 100 utilise le train.

Quels seront les besoins demain ?

Les déplacements quotidiens vont continuer d'augmenter. Nous aurons plus de 5 millions d'habitants dans la région. Mais la route n'apportera pas de solution performante. Les temps de parcours seront tous augmentés d'un tiers par rapport à la situation actuelle. C'est pourquoi le Conseil Régional a prévu une politique volontariste de développement des TER pour permettre aux habitants de la région d'avoir le choix d'aller plus vite, avec une première phase qui sont les contrats de plan interrégion. La ligne Cannes/Grasse en est la première œuvre réalisée. Des investissements sont aussi prévus entre Cannes et Nice et autour de Marseille.

A l'horizon 2020, le Conseil Régional envisage d'aller encore plus loin : trois fois plus de TER sur la ligne. Nous aurons un vrai service de RER en région PACA. En vue du développement de notre

grande ligne, plus de TGV parce que d'ici 2020, le réseau régional se sera étoffé. Nous irons plus vite vers l'Alsace, vers la Bretagne, vers l'Espagne. Il y aura aussi plus de TGV.

Les nombreuses études de capacité ont montré que toutes les circulations voulues en 2020 ne passent pas sans de nombreux aménagements sur la ligne Marseille/Vintimille. Il y aurait donc besoin de faire des travaux :

- une voie supplémentaire entre Marseille et Aubagne (600 000 millions d'euros) ;
- la mise à quatre voies entre Saint-Cyr et Bandol et entre Toulon et La Colline (800 000 millions d'euros supplémentaires) ;
- et un tunnel de 7 kilomètres entre Cannes et Antibes (1 milliard d'euros).

Au total : 2,5 milliards d'euros d'investissement.

Avec la LGV PACA, la région accède à la grande vitesse et à la grande capacité :

- la grande vitesse c'est sur la ligne nouvelle des TGV et des trains inter-cités entre les agglomérations de la région ;
- la grande capacité c'est sur la ligne existante, trois fois plus de TER grâce au transfert des TGV.

La LGV PACA pourrait prendre des trains plus attractifs. Les trains plus attractifs, ce sont évidemment plus de voyageurs dans les trains. Quant à la LGV, ce sont deux à trois millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, 2,3 millions de voyageurs TER supplémentaires, et 1,5 et 2,9 millions de voyageurs en capacité en plus. C'est aussi moins de voyageurs dans les avions, et surtout moins de voitures sur les routes : à peu près 5000 voitures par jour en moins grâce à la LGV, et 1000 de ces voitures simplement grâce au projet du développement du TER.

C'est par un rééquilibrage de l'usage du train dans les Alpes-Maritimes que les déplacements quotidiens :

- entre Cannes et Nice, une part de marché pour le train de 13 à 15 % ;
- entre Antibes et Nice, plus de 10 % ;
- entre Nice et Monaco, une personne sur deux prendrait le train.

Olivier KLEIN

Merci. Y a-t-il une question ou un éclairage particulier ? Sinon, nous passons directement la parole à... Pardon, une question. Alors, au début de chaque intervention, je vous demande de décliner vos nom et appartenance éventuelle. Parlez dans le micro parce que les interventions sont enregistrées. Merci.

Jean SIMON, Marina Unit

J'ai vu qu'il y avait un tunnel prévu entre Cannes et Antibes, mais pas de tunnel entre Villeneuve-Loubet et Nice. Les habitants de Cannes sont-ils privilégiés par rapport à ceux de Villeneuve-Loubet ? Pourquoi ?

Michel CROC, Directeur régional RFF

Je pense qu'il y a eu une petite incompréhension par rapport à l'exposé. Le tunnel qui a été présenté est un tunnel qu'il faudrait faire si nous ne faisons pas la LGV PACA. De toute façon, ce tunnel n'est pas prévu dans notre...

Olivier KLEIN

Nous aurons l'occasion de revenir sur la question de l'aménagement de la ligne actuelle. Je vous propose de passer à l'exposé de Laurent Chapelon pour dix minutes. Il convient de préciser que Laurent Chapelon a été travaillé pour RFF dans le cadre d'études d'accessibilité pour ce projet.

Conséquences de la LGV PACA sur la desserte territoriale et la restructuration de l'offre TER dans les Alpes-Maritimes**Laurent CHAPELON, géographe, CNRS Université de Montpellier III, UMR 6012 Espace**

Mon intervention va porter sur les conséquences de la LGV PACA sur la desserte territoriale et la restructuration de l'offre TER des Alpes-Maritimes. Il s'agit de résultats de travaux de recherche menés pour le compte de RFF au sein de l'équipe montpelliéraine de l'UFR Espace. Mon intervention va porter sur quatre points.

L'accessibilité ferroviaire au territoire national

C'est quand même un enjeu majeur. La situation actuelle est assez défavorable, particulièrement défavorable pour l'ère urbaine niçoise, avec un état d'éclatement ferroviaire. Actuellement, il faut plus de trois heures pour sortir de la PACA en train. Peu de villes sont accessibles en moins de cinq heures, hormis quelques villes de la vallée du Rhône et du Languedoc. Paris est à 5 heures 40. Ici, l'intérêt du train est limité aux liaisons interurbaines de courte portée. Il est inadapté pour des liaisons à plus longue distance, notamment autour de l'arc méditerranéen. Sur ce graphique-là, ceci se traduit par un positionnement extrêmement défavorable de Nice. Il s'agit d'un comparatif de villes de grandes agglomérations françaises où on montre le pourcentage de la population nationale accessible en fonction du temps de parcours. Nous nous apercevons qu'actuellement au départ de Nice, en quatre heures, nous avons quand même moins de 10 % de la population nationale, ce qui la pénalise bien évidemment par rapport à des agglomérations de même taille ou comparables.

En 2020, nous nous apercevons qu'il y a un fort accroissement de l'accessibilité à la fois à l'intérieur de la région PACA, mais également à destination de Paris et des régions limitrophes, notamment Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon. Mais, la localisation périphérique de Nice crée une contrainte lourde que le rail aura du mal à complètement faire disparaître, notamment en termes d'accessibilité à la façade ouest de la France, où nous avons des temps de parcours dans de nombreux cas supérieurs à six heures. Il est vrai que le positionnement de Nice s'améliore par rapport aux autres villes. Il n'empêche que malgré cela, nous aurons encore un positionnement relativement défavorable, sachant qu'en quatre heures, 28 % de la population nationale sera accessible en train.

La qualité de la desserte TGV des habitants de la région

Pour déterminer cette qualité de desserte, nous avons retenu quatre niveaux à partir de critères d'accès à la gare TGV (moins de 30 minutes) et à partir de critères de fréquence de desserte TGV :

- le niveau 1 : ce sont les villes localisées à moins de 30 minutes d'une gare desservie quotidiennement par plus de 30 TGV ;
- le niveau 2 : ce sont les villes localisées à moins de 30 minutes d'une gare accueillant entre 20 et 30 TGV par jour ;
- le niveau 3 : ce sont les villes localisées à moins de 30 minutes d'une gare desservie quotidiennement par moins de 20 TGV par jour ;
- le niveau 4 : ce sont les communes localisées à plus de 30 minutes.

Le choix des fréquences correspond à une situation actuelle. Vous connaissez peut-être un peu les fréquences. Sur les gares desservies par une LGV, nous avons plus de 30 TGV quotidiennement (36 TGV à Aix TGV, 56 TGV à Avignon, 70 TGV à Marseille). En prolongement de cette LGV, nous avons des fréquences moindres sur les axes importants, notamment Cannes, Antibes et Nice avec 22 TGV quotidiens.

Quand nous regardons les résultats obtenus, en termes de niveau de desserte, nous voyons actuellement ressortir clairement l'agglomération d'Avignon et l'agglomération d'Aix-Marseille avec un niveau 1 de desserte, donc avec une très bonne accessibilité, et une bande allant de Toulon à Menton avec un niveau de desserte moindre en raison d'une fréquence de desserte des gares inférieure.

En 2020, la situation va s'améliorer suite à la LGV PACA en raison d'un accroissement de la fréquence de desserte. Cela me permet de faire le constat que sur le plan quantitatif, en termes de surface couverte, la LGV n'entraînera pas d'extension significative d'isochrones des 30 minutes (la zone à moins de 30 minutes d'une gare). Par contre, nous aurons une forte amélioration qualitative de la desserte, notamment en termes de gains de fréquence au profit d'une bande littorale entre Toulon et Menton, mais au détriment des communes d'arrière-pays. Cela me permet de faire deux recommandations importantes :

- être vigilant sur le rabattement de ces communes d'arrière-pays vers les gares TGV ;
- et favoriser, autant que faire ce peu, les connexions entre la LGV et les lignes TER pour optimiser les bouts de chaînes, c'est-à-dire diffuser au-delà des gares TGV les gains de temps procurés par le projet.

Si de mes deux cartes précédentes, nous extrayons les quantités de population accessibles par niveau de desserte, nous nous apercevons qu'en 2020, 84 % de la population de la région seront situés à moins de 30 minutes d'une gare desservie par plus de 30 TGV, ce qui est un résultat remarquable.

L'accessibilité des pôles urbains des Alpes-Maritimes

Il s'agit d'une accessibilité calculée vers Nice, une accessibilité multimodale. Nous avons regardé comment cette accessibilité allait évoluer entre 2004 et 2020, suite à la réalisation de la LGV. Nous nous apercevons que nous aurons une très forte modification de l'accessibilité des ferroviaires à destination des Alpes-Maritimes. Nous avons calculé que 65 % des communes étudiées, vont voir

au moins potentiellement leur accessibilité à Nice s'améliorer sous l'effet de la LGV. Nous pouvons donc envisager, supposer, d'importants reports modaux en faveur du rail.

L'explication est une performance de la route assez faible actuellement et qui risque de se détériorer à l'avenir, et puis un positionnement de Nice à l'extrémité orientale de la région qui fait que plus nous accroissons la portée des déplacements, plus l'intérêt d'un mode de transport rapide comme le train ou les TER performants, croît.

En termes de recommandation, cela se traduit par :

- le développement de la fonction de desserte régionale de la LGV PACA vers l'ère urbaine niçoise, en particulier ;
- renforcer les liaisons TER GV entre Nice et les autres grandes gares régionales, ce qui est un enjeu fort du projet ;
- et puis valoriser les possibilités de connexion entre la LGV et les lignes classiques, notamment dans l'ère urbaine toulonnaise, dans l'est du Var, dans l'ouest des Alpes-Maritimes et à Nice.

L'opportunité d'une desserte TGV « Ouest Alpes-Maritimes »

Nous avons ici des résultats globalement positifs. Nous avons d'une part en termes d'atout, la proximité de Sophia-Antipolis, l'accès rapide à l'A8, une connexion sur le réseau TER possible, mais surtout un fort potentiel socio-économique local. Nous pouvons observer, sur ce petit tableau, que 22 % de la population régionale sera située à moins de 30 minutes de cette gare « Ouest Alpes-Maritimes », 25 % des cadres supérieurs, 31 % des résidences secondaires. Ce sont donc des résultats remarquables en termes de potentialité socio-économique de cet espace-là. La colonne 60 minutes renforce évidemment ce que je viens de dire.

De nombreux atouts pour une localisation dans ce secteur-là.

Olivier KLEIN

Merci. Merci d'avoir tenu les délais. Toujours même règle du jeu. Une question ?

Jean-Paul SOZEDDE, CALMA

Merci de me donner la parole. Je suis responsable d'une association dont l'objectif est l'enfouissement de la voie historique. Monsieur Chapelon, j'ai lu votre étude sur la localisation des gares TGV. Avez-vous pris en compte la directive territoriale d'aménagement pour les évolutions de population ? Cette directive territoriale d'aménagement prévoit une évolution de la population modérée pour les Alpes-Maritimes, sauf pour la partie Antibes et Sophia-Antipolis. Nous savons que la directive territoriale d'aménagement est un texte, un décret en Conseil d'Etat dont le niveau juridique s'impose à toutes les collectivités, y compris aux PLU. C'est donc un poids fort sur l'évolution de la population. Comme dans vos études l'évolution de la population est extrêmement importante, je voudrais savoir si elle a été prise en compte.

De même, avez-vous pris en compte les évolutions de politique municipale ? Effectivement, actuellement sur Antibes, il n'y a pratiquement pas de politique pour le développement des parkings, contrairement à ce qui se passe par exemple à Monaco. Une politique de développement

de parking, ou l'impossibilité d'utiliser la voiture, est un facteur extrêmement favorable au TER. Cela peut quand même changer, ou du moins pouvons-nous l'espérer, d'ici 2020.

Votre intervention est sur la localisation des gares. Quand nous regardons les études, une localisation de la gare « Ouest Alpes-Maritimes » est prévue. C'est écrit noir sur blanc : « *La gare « Ouest Alpes-Maritimes » située sur la commune de Mouans-Sartoux à la section de la ligne LGV et d'un TER Cannes/Grasse dont l'ouverture après...* » J'ai la plus haute estime pour Monsieur Aschieri et la commune de Mouans-Sartoux, mais je pense que si le débat n'est pas pipé, les choses ne doivent pas être prévues d'avance. La gare « Ouest Alpes-Maritimes » peut être à Cannes, à Antibes, et peut-être peut-il y en avoir d'autres. J'espère du moins qu'il n'est pas complètement décidé qu'elle sera à Mouans-Sartoux. Je voudrais avoir un éclaircissement là-dessus.

En ce qui concerne l'association CALMA pour laquelle je parlais, nous souhaitons une gare à Antibes, sur la partie littoral. Je précise que dans les Alpes-Maritimes, 800 000 habitants sur 1 million sont autour de la voie ferrée historique. L'enjeu, en même temps que la LGV, est d'avoir un véritable RER azuréen. Si nous regardons ce qui se passe dans notre métropole, nous voyons que par exemple, Rennes (500 000 habitants) a un métro. L'ère urbaine de Toulouse (700 000 habitants) a un métro. Je ne vais pas être trop long. Je pense que c'est important. Je vous prie de m'excuser, mais je pense que c'est important.

La LGV doit s'accompagner d'une réflexion sur quelque chose comme un RER azuréen. La question de l'enfouissement de ce RER azuréen, n'est pas une question qui doit être un leurre comme j'ai l'impression que c'est un peu le cas dans les dossiers où on met une étude à 1 giga d'euros pour ce tunnel entre Cannes et Antibes. Puis on dit : « nous n'allons pas le faire, parce que c'est trop cher. » J'espère que ce n'est pas cela parce que de toute façon, il faudra le faire. Certainement, faudra-t-il le faire au-delà. C'est extrêmement important parce qu'il y a une barrière de fer qui coupe toute la conurbation azuréenne. Il faut traiter cette question-là en même temps que la LGV. La ville de Cannes – non, mais laissez-moi, j'ai pratiquement terminé – a fait une étude de faisabilité sur l'enfouissement de la voie ferrée. Je souhaite que la ville d'Antibes en fasse de même. D'ailleurs, le maire a dit récemment que sur ce point, il était sur nos positions. Qu'on ait une étude de faisabilité sur l'enfouissement, et que nous avancions beaucoup plus sur ce point. Je vous remercie de m'avoir donné la parole.

Olivier KLEIN

Laurent Chapelon, une petite réponse de RFF aussi, et puis nous aurons l'occasion de revenir sur cette question du RER dans l'agglomération avec les interventions de Fabrice Decoupigny et Jean Icart.

Laurent CHAPELON, géographe, CNRS Université de Montpellier III

Pour ce qui est de la population, nous avons appuyé nos études sur les projections de croissance de l'INSEE qui doit tenir compte des documents d'urbanisme en cours.

Pour ce qui est de l'évolution des politiques municipales, il est vrai que c'est une question d'échelle d'analyse. A l'échelle régionale, il est difficile d'intégrer toutes les politiques locales, notamment en termes de stationnement. Rien n'empêche de faire ultérieurement un zoom sur Antibes, ou sur telle ou telle agglomération avec des politiques particulières de stationnement, d'automobilité, etc.

Pour ce qui est de la localisation des gares, il est vrai que dans une simulation, dans un scénario de desserte, nous avons testé plusieurs localisations possibles. C'est celle-ci qui était affichée. Bien sûr, le choix n'est absolument pas fait. Mais pour pouvoir travailler, il faut bien, à un moment ou à un autre, se décider et poser le crayon sur une commune particulière, même si les résultats dépassent les enjeux communaux. Nous voyons bien que tout le secteur « Ouest Alpes-Maritimes » est concerné par ces résultats. Je ne pense pas que si vous déplacez la gare de quelques kilomètres, le tableau final qui montre les potentialités socio-économiques du territoire, soit sensiblement modifié.

Olivier KLEIN

Nous pouvons comprendre que localement savoir si la gare est à quelques kilomètres, ou ici, ou là cela compte. RFF, le choix est-il fait ?

Bernard GYSSELS, chef de projet, RFF

Pour répondre à vos deux interrogations, dans le cadre de couloir qui est présenté, et qui va se raccorder à la troisième voie entre Antibes et Nice, nous avons précisé qu'il pourrait être envisagé une gare « Ouest Alpes-Maritimes ». En fait, cette gare se situerait dans le triangle Cannes/Grasse/Sophia-Antipolis. Aujourd'hui, il n'y a pas de positionnement de gare arrêté. C'est une hypothèse de travail. Dans le document que nous avons rédigé, nous n'avons pas parlé de Mouans-Sartoux. Je vous rappelle que le couloir est quand même très large. Dans notre dossier support, nous parlons d'un positionnement dans notre triangle. Je vous rappelle que le couloir est suffisamment large pour qu'aucune décision ne soit prise encore aujourd'hui.

Vous avez parlé aussi de la desserte d'Antibes. De la même manière que les gares nouvelles seront desservies, il est, à terme, envisagé que les gares de centre-ville soient également desservies. Antibes sera donc également desservie.

Une intervenante de la salle

Et Cannes aussi ?

Bernard GYSSELS, chef de projet, RFF

Et Cannes aussi.

Olivier KLEIN

Que je comprenne bien, l'hypothèse d'une gare à Mouans-Sartoux, est une hypothèse de travail de l'équipe de Laurent Chapelon. Ce n'est pas un choix de RFF.

Bernard GYSSELS, chef de projet, RFF

Tout à fait. Pour être plus précis dans l'analyse, nous avons même expliqué que les gares nouvelles seraient à l'intersection des lignes existantes. Je pense que c'est pour cela qu'apparaît Mouans-Sartoux. Mais je rappelle que le couloir est très large. Cela pourra être une commune plus au sud, et peut-être même pas du tout en fonction de ce qui se passera demain.

Jean-Paul SOZEDDE, CALMA

La localisation sur Mouans-Sartoux, ou par exemple sur Cannes ou Antibes, c'est quand même la question de savoir si nous allons faire une gare comme nous avons fait une « gare betterave » ou une gare en centre-ville. C'est cette question-là qui est posée. Personnellement, j'ai vécu les « gares betteraves ». Dans mon dernier poste, j'étais sur Valence TGV. C'est ce que nous appelons une « gare betterave ». Qu'est-ce que cela donne les « gares betteraves » ? Cela donne beaucoup de déplacements en voiture. Or, dans les Alpes-Maritimes, en plus des difficultés avec les « gares betteraves », il y a un point particulier : le foncier est extrêmement rare et extrêmement cher. Nous en subissons d'ailleurs les conséquences sur le plan du logement, notamment du logement social. Avec une « gare betterave », non seulement nous créerons de la pollution mais en plus, nous allons créer des problèmes supplémentaires sur le foncier. Il y a un intérêt complètement évident, à notre avis, pour que cette gare soit tout à fait à l'aplomb de la ligne historique, et qu'elle ne soit pas une « betterave ». Voilà ce que je voulais dire.

Olivier KLEIN

L'exposé suivant pour Dominique Mignot, pour 10 minutes.

Quelle place pour les TER et la voiture individuelle : offres et contraintes, pourquoi et comment changer les comportements ?**Dominique MIGNOT, Directeur adjoint du Laboratoire d'économie du transport, Lyon**

Bonsoir à tous. Vous me permettrez de faire un exposé un tout petit peu plus général que les exposés précédents, en rappelant que les problèmes que vous vous posez dans la région, en termes de congestion routière ou autoroutière, en termes d'arbitrage entre le TER et la voiture, se posent effectivement à peu près dans les mêmes termes partout en France. C'est peut-être aussi en partant de cette expérience-là, que je vais rappeler un certain nombre de points.

L'enjeu des TER est double.

Ce point a été évoqué tout à l'heure par Olivier Klein quand il a présenté la table ronde. Il y a un enjeu en termes d'accompagnement de la LGV pour porter le plus loin possible les bénéfices des gains de temps apportés par la LGV, le plus loin possible dans tout le territoire pour irriguer. L'exemple des « gares betteraves » à l'instant a été évoqué. Nous pouvons aussi se poser la question : comment irrigue-t-on par le train, par la voiture ? » C'est le premier enjeu, mais il fait l'objet de la deuxième table ronde. Je ne le détaille pas trop. Je voudrais simplement dire qu'à mon sens, c'est l'enjeu essentiel pour les collectivités locales (Conseil Général, Conseil Régional) de miser effectivement sur cet accompagnement de la LGV et pas sur la LGV elle-même. Mais cela ne fera pas partie des débats.

Les dessertes de proximité - Le TER, l'alternative aux transports routiers

Le deuxième point sur lequel je vais m'étendre un peu plus, c'est effectivement la question des dessertes de proximité, de la question du TER comme alternative aux transports routiers.

La première question que nous pouvons nous poser : pourquoi une alternative aux transports routiers ?

Vous savez sans doute tous les enjeux qui se posent en termes de développement des transports routiers. La croissance du trafic routier est de 2 % l'an en moyenne nationale. Cela se traduit ponctuellement par des augmentations plus fortes sur un certain nombre de tronçons sur différentes régions. C'est l'occupation de l'espace. L'espace, nous l'avons évoqué tout à l'heure, c'est de la pollution, c'est de la congestion. Quand nous regardons au niveau européen et au niveau français, cette congestion et cette pollution se cristallisent soit dans des corridors, soit dans les villes. Effectivement, nous avons un bon exemple sur les agglomérations. L'enjeu des TER va être d'essayer de prendre des parts de marché à la route.

Sur quelle base se fait cet arbitrage entre la route et le transport collectif ?

Les économistes ont un terme barbare pour parler en termes d'arbitrage entre modes de transport, c'est le coût généralisé qui est sensé intégrer à la fois le temps perdu ou gagné et les coûts monétaires. Revenons plus simplement à des questions de temps gagné et de qualité de desserte.

Et un des grands enjeux du service TER va être la question : combien de temps pouvons-nous faire gagner aux usagers par une amélioration des services ? Que pouvons-nous faire gagner en termes de qualité de service à travers des fréquences, des intercitys, des liaisons de facilité aux heures de pointe pour rejoindre différents points de la région ?

Cet enjeu est un enjeu en termes d'offre. Cette offre a un coût. Nous avons évoqué tout à l'heure des chiffres en termes d'amélioration de l'infrastructure qui se chiffrait par des centaines de millions, si j'ai bien entendu ce qui a été évoqué. Cette offre a également un coût en termes de matériel roulant. Si nous voulons améliorer les services, il faudrait un peu plus de trains sur les rails. Si nous voulons faire des services réguliers des cadencements, il faudrait effectivement faire de la (*inaudible*) roulant. Cela un coût. Cela se chiffre en dizaines, en centaines de millions d'euros. Cela a un coût, en même temps en termes d'exploitation de fonctionnement. Ce coût se traduira dans les finances... c'est l'autorité organisatrice des transports régionaux qui assumera ce coût. L'amélioration des TER se traduira en termes de coût soit par un arbitrage soit par des recettes dégagées, peut-être en augmentant les impôts locaux, mais la question peut se poser.

Concernant l'offre, l'autre réflexion que je voulais aborder également, est que l'amélioration de l'offre n'est pas toujours suffisante. Ce n'est pas parce que vous allez multiplier par deux les services, que vous allez avoir automatiquement un résultat en termes de dédoublement du trafic. Je prendrais deux exemples pour illustrer cet enjeu qui pose évidemment de grandes questions, compte tenu des coûts.

Le premier exemple je le prends dans le cadre du transport public urbain. Je ne prendrais pas un exemple local, pour ne fâcher personne. Je prendrais un exemple lyonnais. A Lyon entre 1985 et 1996, deux dates où nous avons fait des enquêtes ménage. Nous avons pu mesurer la répartition des usagers entre les différents modes de transport. C'est une période pendant laquelle nous avons augmenté la qualité des services des transports collectifs. Nous avons fait du métro. Nous avons

mis des millions dans le métro pour améliorer le service. Résultat des courses, nous avons effectivement eu un nombre de voyageurs en valeur absolue qui a augmenté, mais la part modale entre 1985 et 1996 est restée la même. C'est-à-dire que nous n'avons pas augmenté d'un seul pour cent la part modal transport collectif sur l'agglomération lyonnaise.

Si nous prenons maintenant d'autres exemples plus pour revenir sur les transports régionaux, nous commençons à avoir un petit peu de recul sur les expériences de régionalisation. Nous avons quand même quelques indicateurs de fréquentation sur les transports régionaux, les TER. Si nous regardons les séries un peu longues, depuis une vingtaine d'années, sur la fréquentation des TER, nous voyons effectivement un frémissement depuis les années 1995-1996, la période où certaines régions pilotes, le Nord-Pas-de-Calais puis d'autres, ont commencé à miser fortement sur les transporteurs régionaux, à développer l'inter-cités, à faire du cadencement, des politiques de matériel roulant, etc. Ce frémissement en termes de valeur absolue, je pèse mes mots... Nous avons effectivement une augmentation légère en valeur absolue du nombre de voyageurs sur les TER. Cette augmentation reste légère. Est-elle à la hauteur des enjeux qui se posent ? L'offre a un coût. L'offre n'est pas suffisante pour permettre effectivement de redresser la barre par rapport aux usagers de la voiture. Pour autant, faut-il déclarer forfait ? Là, je crois qu'il faut aussi regarder dans d'autres villes. Nous avons toujours plus de recul par rapport à l'existence de transports urbains sur ce type de politique. Ces villes ont pu, à un moment donné, abandonné ou laissé aller les transports collectifs parce que là c'est pire. C'est-à-dire que si vous avez une politique d'offre, ce n'est pas suffisant pour contrecarrer la voiture, au moins en termes de part modale. Si vous ne faites rien, dans ce cas-là, c'est la voiture qui se développe et votre politique qui régresse.

La conclusion de ces quelques éléments est qu'effectivement il faut avoir une politique d'offre, mais cette politique d'offre est loin d'être suffisante. En même temps, il faut développer une politique de contrainte de la voiture particulière.

Tout à l'heure dans le débat, a été évoquée la question du stationnement. Nous savons aujourd'hui qu'effectivement, une des clés de maîtrise de la circulation dans les villes, c'est le stationnement. Cela peut être une question de tarif. On parle beaucoup de questions de péage urbain. L'exemple de Londres a été beaucoup diffusé depuis deux ans. Nous en avons beaucoup parlé. Effectivement, ce sont des scénarii qui se posent dans les villes aujourd'hui. Tout ce qui peut permettre, à un moment donné, de renchérir au sens large, soit en coût monétaire, soit en temps le coût de la voiture, en quelque sorte.

Ce qui veut dire en fait, et ce sera peut-être mon mot de conclusion pour revenir sur ces questions par la suite, c'est qu'il faut avoir une politique coordonnée de transport, concernant l'ensemble des modes de transport. Si, en même temps, pour rallier deux villes, vous avez une politique de transport collectif, d'amélioration des TER et une politique qui visera à faire une troisième voie sur l'autoroute, je vous le dis tout de suite, ce n'est pas la peine. Autant économiser l'argent sur les TER, au moins nous pourrions consacrer cet argent-là à autre chose. De toute façon, en termes d'impact sur les transports, cela n'aura pas beaucoup plus d'influence. Cela peut être effectivement pour une politique coordonnée, concertée dans le cadre d'une politique de transport, de déplacement qui vise à la fois un développement de l'offre de transport collectif, et en même temps une contrainte de la voiture.

Olivier KLEIN

Merci. Merci pour les dix minutes. Une question ici. Je ne sais pas si nous pourrions prendre tout le monde à l'issue de cet exposé.

Michel VEJDOVSKY, Association de défense des sept communes contre le projet A8bis

Je suis vraiment assez déçu et même ému par ce que je viens d'entendre. Je me demande vraiment si vous croyez vraiment au TER et à la LGV. Pourquoi ?

Je viens d'apprendre qu'il semble qu'on ait adopté, d'emblée, une liaison LGV Aix/Nice, passant au-delà de Cannes et Mougins, et se raccordant sur la troisième voie quelque part entre Cannes et Antibes, peut-être le plus près possible de Nice. Mais nous venons d'apprendre que le troisième tunnel est abandonné. Il n'y a que deux voies sur le littoral entre Cannes et Antibes. Je crois avoir entendu que si nous laissons deux voies entre Cannes et Antibes, nous ne pourrions pas développer les TER, ou très difficilement. Nous avons besoin d'une troisième voie entre Antibes et Nice pour pouvoir faire cohabiter les LGV et les TER.

Qu'est-ce qui est plus important que les Alpes-Maritimes ? Est-ce la LGV ou le TER ? Maintenant, c'est le débat pour la LGV. Mais le TER, surtout local, car Cannes, Nice, Menton sont aussi importants et peut-être même plus importants que la LGV. C'est écrit en toutes lettres dans la directive territoriale d'aménagement. La priorité doit être donnée aux transports collectifs, à l'intérieur du département, bien entendu. Vous parlez de diminuer de 5000 voitures. C'est ridicule. A Nice, il nous faut un TER tous les quarts d'heures. Il nous en faut au moins une vingtaine. Nous pouvons mettre 1000 voyageurs dans un TER. Il s'agit de voir clair dans l'avenir. Dites-vous bien que dans dix ans, je ne sais pas si je serai là, mais peut-être aurons-nous beaucoup de difficulté à trouver de l'essence pour remplir nos voitures. Le véritable avenir du transport n'est pas de dire que nous sommes à 30 minutes... Vous pensez voiture. Vous pensez LGV. En venant de Paris, nous passons à Aix, nous faisons semblant de passer à Valence, et nous arrivons dans la dernière gare des Alpes-Maritimes, et vous prenez votre voiture pour aller où vous voulez. Mais ce n'est pas cela l'avenir.

L'avenir est de raccorder votre LGV à Cannes et à Antibes à la (*inaudible*) du littoral. (*Applaudissements*) Car sinon, vous allez avoir un blocage de la Côte d'Azur par urbanisation complète depuis la mer jusqu'au Baou. Cela, la DTA l'a refusé. Relisez vos conceptions, proposez une variante, s'il vous plaît, une LGV Aix/Fréjus/Cannes/Antibes et Nice. Dans ce cas, dites-moi quelle est l'économie qu'il faut faire sur le trajet Cannes/Mougins/Cagnes sur Mer ? Et quand il faudra faire quelques minutes de plus pour arriver à Nice, certainement mais les fameuses 3 heures 40 de Monsieur le Maire de Nice, nous n'en avons rien à faire. (*Applaudissements*) (*Suite intervention inaudible*).

Olivier KLEIN

Je crois que nous avons bien compris. RFF, sur l'évolution du projet par rapport aux enjeux pour les Alpes-Maritimes et la DTA.

Michel CROC, Directeur régional RFF

Sur le TER, je pense que le projet de LGV a une certaine ambition. Je vous rappelle le transparent qui a été présenté tout à l'heure, qui montre les niveaux de fréquence prévus, et surtout les évolutions. Vous voyez aujourd'hui qu'à Nice, la fréquence est de 25 minutes, et encore pas de façon régulière. Lorsque nous aurons réalisé les travaux prévus au contrat de plan, l'objectif est de 15 minutes, et à plus long terme, il est de 10 minutes. Vous voyez que ce projet comporte un volet TER.

Ensuite, pour voir les choses d'un tout petit peu plus haut géographiquement, le gros problème des Alpes-Maritimes, est qu'il n'y a plus de voie ferrée littorale. Il y a Cannes/Grasse qui remonte à la (*inaudible*). Mais sur le littoral, il n'y a qu'une voie ferrée avec deux rails. Si nous voulons satisfaire à la fois des besoins de grande capacité pour les TER, et des besoins d'accès à Nice, et d'autre part au centre de Cannes et au centre d'Antibes pour les TGV, il faut que nous augmentions la capacité. Il faut donc qu'on ouvre quelque part cette voie supplémentaire. Une troisième voie, cela fait trois voies. Alors que là, il nous paraît utile, et DTA le dit, de rentrer dans le département des Alpes-Maritimes par quatre voies, les deux voies littorales et les deux voies nouvelles.

Michel VEJDOVSKY, Association de défense des sept communes contre le projet A8bis

Attendez, la troisième voie est (*inaudible*) de Cannes à Nice. Je vais vous raconter avant Nice. Nous ne disons pas qu'il est indispensable d'avoir quatre voies entre Nice et Cannes. Les voies entre Cannes et Nice auront suffi.

Michel CROC, Directeur régional RFF

Tout à l'heure, nous vous ferons un exposé plus précis sur les capacités. Mais en entrant dans les Alpes-Maritimes, nous voulons à la fois pouvoir desservir le centre de Cannes, le centre d'Antibes d'une part, et d'autre part aller à Nice Saint-Augustin et centre de Nice. Il faut qu'à l'ouest du département, nous ayons de la capacité sur la voie littorale pour venir en TGV au centre de Cannes et au centre d'Antibes. A l'est du département, il faut de la capacité pour avoir le TER et le TGV qui arrive à Nice. Tout à l'heure, nous vous montrerons de façon détaillée comment et où nous pourrions articuler cela.

Olivier KLEIN

Cette question des capacités de la ligne est revenue plusieurs fois. Nous avons demandé à RFF de préparer un exposé plus détaillé sur ces deux aspects : la mesure de la capacité d'une voie ferroviaire et la question de la troisième voie. Nous y reviendrons. Monsieur, vous avez demandé la parole. J'ai noté qu'il y avait plusieurs mains, deux questions, un exposé et ensuite il y aura la place aux débats.

François LEBLOND, association TGV Provence Côte d'Azur

Ce n'est pas au titre de l'association que je voulais dire quelques mots. Autrefois, j'ai été Président de la Société des Autoroutes Escota. Quand j'étais Président de cette société, nous avons beaucoup

travaillé sur ces questions de rabattement, rabattement vers l'autoroute mais maintenant rabattement vers le fer. Nous parlons ici beaucoup des Alpes-Maritimes, nous parlons peu des autres parties de la LGV. Je voudrais renforcer ce qu'a dit Monsieur Mignot tout à l'heure. Les Alpes-Maritimes, c'est une urbanisation à la californienne, une urbanisation dans laquelle les gens sont tous très loin les uns des autres. Il est extrêmement difficile d'organiser des transports en commun jusqu'à leur domicile. Ce qui veut dire qu'il y a forcément des voitures qui cherchent à aller rejoindre le train. Je voudrais simplement dire qu'il est très important de prévoir des parkings aux endroits-clés de rabattement sur la ligne, quelque soit l'endroit de la gare. Je crois qu'il sera tout à fait important de prévoir cela, et c'est tout à fait le sens de ce que vient de dire Monsieur Mignot.

Olivier KLEIN

Un avis un peu différent par rapport à ce qui a été exprimé. Je vous propose de passer à l'exposé. Il était programmé une intervention de Monsieur Piel qui n'est pas arrivé. Nous allons donc passer tout de suite – et je pense que cela ne va pas couper le débat – à deux interventions : une de Fabrice Decoupigny et ensuite à un éclairage de Jean Icart sur les opportunités que nous pourrions saisir pour développer un RER dans les Alpes-Maritimes.

Les opportunités d'aménagement et de développement d'un RER sur la métropole azuréenne

Fabrice DECOUPIGNY, géographe, Université Nice Sophia-Antipolis

Bonjour. Je vais vous parler des opportunités d'aménagement et de développement d'un RER sur la métropole azuréenne, plus précisément les opportunités offertes par la création d'une nouvelle voie LGV.

Pour aller dans le vif du débat, je vais montrer que la structure et la forme de la nature urbaine de la métropole azuréenne induisent des dysfonctionnements routiers. En même temps, elles possèdent des caractéristiques qui ouvrent sur de véritables opportunités de mise en place d'un système de transport en commun fortement efficace. Je vais essayer de faire court. Quand on essaye de gérer un transport sur une communauté urbaine comme la Côte d'Azur, on essaye de tenir compte de l'offre de transport, mais aussi de la demande. Nous traiterons ce point rapidement tout à l'heure.

Pour bien comprendre, il faut bien savoir que sur les métropoles provençales, nous avons deux types de métropole :

- une métropole maillée, la métropole marseillaise ;
- et la métropole azuréenne qui est une métropole linéaire.

Cela a son importance dans les déplacements. En effet, nous avons fait là quelques simulations sur le nombre de poids qu'un arc utilisait lors d'un itinéraire pour aller de tous points à d'autres points sur la région. Nous voyons bien que sur la métropole méditerranéenne, donc marseillaise, plus on met de temps pour se déplacer, plus on va loin. Il y a extensification, diffusion des flux sur un territoire. Par contre, la forme linéaire sur la métropole azuréenne concentre et densifie les flux sur le réseau. C'est-à-dire que plus on va se déplacer, plus on mettra de temps pour se déplacer, plus on ira soit plus loin à l'est ou à l'ouest mais pas dans la RP. Ce qui veut dire que si nous faisons encore

un zoom sur l'agglomération et sur l'épine dorsale qu'est l'autoroute A8, nous nous apercevons qu'il y a un goulet d'étranglement. Ce boulet d'étranglement, tout azuréen le connaît. C'est Antibes/Nice. Tous les flux se concentrent à cet endroit-là. D'autant plus que ce goulet d'étranglement est à peu près à la médiane de l'agglomération. Finalement, nous avons toute une agglomération qui va s'organiser autour de cette épine dorsale.

Lorsque nous nous intéressons à l'enquête ménage, nous nous apercevons que les déplacements ne sont pas si dantesques que cela sur l'agglomération. Je veux insister sur ce point. D'abord, nous avons à faire à de petits déplacements, de courts déplacements de zone à zone, moins de 20 minutes, 30 minutes, multistop. Comme vous pouvez le constater, il n'y a que 35 à 40 % pour se rendre au domicile. Si nous étions logique, il devrait y avoir 50 % aller et retour. Ce n'est pas le cas. Ce sont donc de petits déplacements qui s'accumulent : 15, 20 minutes, une petite demi-heure. Cela a son importance. Le débat n'est pas là, mais cela veut dire que nous ne sommes pas en configuration de la demande qui permet, qui offre de grandes opportunités pour le développement d'un RER, c'est-à-dire haute fréquence, arrêts rapprochés et combinés avec des tramways. Vous avez les cinq raisons pour pouvoir réussir tout un système de transport efficace et efficient en matière de temps de transport.

Finalement, l'agglomération azurée a un peu de chance dans son malheur puisque la structure du réseau avec toutes ces villes alignées les unes à côté des autres, permet de faire de sacrés économies d'échelle et surtout des coûts d'investissement. Une ligne nouvelle – et j'insiste bien – une ligne nouvelle sans troisième voie c'est en gros la construction... C'est assurer une offre de service par rapport aux demandes. C'est un développement facile puisque comme le réseau n'est pas maillé, vous n'êtes pas obligé de créer n lignes de RER. Une seule suffit.

Au niveau national et international, nous allons posséder un système de transport efficace en bout de chaîne, qui permet de faire des gains de temps appréciables sur le porte à porte. Nous avons l'habitude de prendre l'avion et d'arriver à l'heure, le temps que nous perdons pour faire l'aéroport de Nice au centre-ville. Les gains de temps ne se gagnent pas sur quelques minutes dans le TGV. Il se gagne aux extrémités. Et aussi, la possibilité d'avoir des élasticités d'un réseau non saturé sur (*inaudible*), comme à Cannes. Actuellement, vous avez le MIP. Il faut les faire venir ces gens-là. Nous ne les faisons pas venir obligatoirement par des TGV qui, à heure fixe, sont souvent des TGV supplémentaires. Les (*inaudible*) vont être ouverts à la concurrence d'ici 2020. Comment faire venir les Espagnols, les Italiens, les Anglais puisque l'aéroport ne suffit pas ?

Toutes ces capacités sont expliquées dans un petit rapport fait par la SNCF. Il nous explique que si nous utilisons la troisième voie, il y a des détentés horaires et une domestication des TGV, soit domestication des TGV pour permettre aux TER de rouler - cela veut dire que les 3 heures et demi, vont perdre 5 à 10 minutes avec le TGV – soit nous privilégions le TGV, nous ne pouvons pas faire de RER encore moins de TER.

Je vais revenir aussi sur les coûts. Il faut savoir, comme disait Dominique Mignot, qu'il y a un report sur la voiture. Comme la situation n'est pas catastrophique, il suffit de quelques pourcentages de moins sur l'axe A8 pour le rendre relativement fluide. Ce qui veut que nous pouvons économiser sur bien d'autres budgets. Le milliard d'euros que nous allons dépenser sur les 139 points noirs routiers. Je rappelle que le coût de la création de l'A8 – ce n'est pas le sujet – de l'A14, contournements urbains, est un coût de 150 millions d'euros le kilomètre en région parisienne. Je tiens aussi à rappeler que si nous libérons la voie historique pour faire un RER nous avons un RER gratuit. Le premier RER à Paris a coûté l'équivalent de l'autoroute A10

Paris/Bordeaux. Maintenant, peut-être que la création d'une voie nouvelle coûte chère mais en aménagement. L'urbaniste que je suis, réfléchit en coûts globaux.

En conclusion, nous pourrions nous poser la question : cette ligne nouvelle est-elle si onéreuse ? Combien de milliards, nous permettrait-elle d'économiser ?

Je vous remercie de votre attention.

Olivier KLEIN

Merci. Je passe tout de suite la parole à Jean Icart qui participe à la table ronde, mais qui a préparé un petit exposé sur le même thème.

Jean ICART, conseiller général des Alpes-Maritimes, Président de la Commission transports et déplacements

Bonsoir. Je ne suis pas universitaire, mais il se trouve que nous venons de faire connaissance et nous sommes sur la même réflexion d'approche. J'ai une approche plus visuelle et je vais vous montrer.

Voilà, c'est la photo de la gare de Nice il y a 150 ans. Vous voyez que la voie ferrée qui part vers la droite, est au milieu des champs. A l'époque, il y avait une prospective. On se projetait dans l'avenir. A l'époque, la gare de Nice était un peu à l'extérieur. La voie ferrée longeait le littoral qui, à l'époque, était désertique.

Voilà aujourd'hui, ce que sont devenues la gare de Nice et cette voie ferrée. La voie ferrée est englobée par la ville. Ce n'est plus une voie ferrée laissant passer des trains comme celui-ci qui, à l'époque, atteignait 60 à 70 kilomètres/heure. C'est une voie ferrée qui maintenant est une voie de continuité, est une voie urbaine. Maintenant, sur cette même voie, nous voudrions faire passer celui-là.

Que voyez-vous pour l'avenir ? Regardez l'évolution d'hier à aujourd'hui, demain. Est-ce que RFF sera fier de ce qu'ils auront construit ? J'ose espérer qu'ils feront le bon choix.

J'ai pris une carte de densité de la population qui recoupe ce qui vient d'être dit. Vous avez en bas la densité de la population en bordure littorale. Vous voyez la voie ferrée qui longe le littoral et qui est enveloppée par les habitations. Au nord, vous voyez une zone blanche, c'est un désert. Vous avez là la carte de la circulation, du trafic qui suit le même mouvement que les habitations puisqu'il y a une densité de population, et donc une densité de déplacements de voitures. Cet axe est/ouest est saturé. Nous le vivons régulièrement tous les jours. Vous avez là le profil de la voie ferrée existante. La voie ferrée suit aussi les points de saturation de trafic et les zones d'urbanisation qui continuent tout le long du littoral. Je vais imaginer comment répondre à cette problématique. J'arrive à la conclusion qu'il fallait un RER, un métro en surface qui réunit Nice, la station multimodale qui est le centre de gravité du département, au point extrême de la conurbation de Nice. Vous avez la zone industrielle de Carros qui n'est pas alimentée en transport en commun. Vous avez la (*inaudible*) de Nice qui n'est pas alimentée qui n'est pas accessible en transport en commun. Vous avez 40 000 voitures/jour sur la pénétrante. Il n'y a pas de transport en commun alors que les rails sont là. Nous pourrions très facilement, et très rapidement mettre un métro en

surface. Il y a quelques années, j'ai imaginé ce RER, un métro en surface utilisant la voie ferrée existante. Comme vous le disiez justement tout à l'heure, cela ne coûte pas cher. Les rails sont construits, l'emprise est là. Il n'y a pas d'expropriation. Les gares sont là. Étonnamment, j'ai retrouvé ce document. C'est un schéma directeur de la SNCF de 1999. Là, la SNCF avait un projet, avait réfléchi sur la prospective d'un réseau RER pour la Côte d'Azur. Cela confortait ma réflexion sauf que la SNCF n'a plus parlé de ce projet. Voilà le schéma de principe du rail sur les Alpes-Maritimes que je propose.

La ligne LGV doit être déconnectée de la voie littorale pour ne pas faire passer des trains à grande vitesse qui ne pourraient plus être à grande vitesse et qui serait dans une zone urbaine. Effectivement, la troisième voie me paraît plus nécessaire dans ce cas-là. Il faut que la voie littorale soit réservée au transport de proximité pour relier Nice à toutes les villes du littoral Fréjus à l'ouest et Vintimille à l'est. Également, en même temps, il faut le TERR qui est dans une cadence différente qui pourra répondre à cette problématique. Vous avez une possibilité (*inaudible*) d'avoir pas un système d'aiguillage, un réseau vers Cannes. Je comprends la volonté de Cannes d'avoir des accès directs parce qu'il y a des congrès importants. Il faut pouvoir accéder directement à Cannes. Mais je pense qu'il ne serait pas bien de vouloir faire passer cette LGV par la voie littorale à partir de Cannes. (*Applaudissements*)

Pour terminer, vous avez le RER (en jaune) qui vient se greffer en grande partie sur la voie ferrée existante, puisque Antibes/Nice/L'Escarène existe déjà. Vous avez, sauf Sophia-Antipolis qui est accessible puisque Biot est une entrée de Sophia-Antipolis. A Biot, il faut construire un petit bout de voie ferrée pour rentrer directement dans ce quartier de Sophia-Antipolis. Comment pouvons-nous imaginer que cette technopole européenne ne puisse pas être reliée directement à l'aéroport international de Nice. Il faut également pouvoir relier la station multimodale à la zone industrielle de Carros qui est la très grosse zone industrielle du département.

Table ronde - Débat

Denis GHIRINGHELLI, Président des Anciens Combattants de la SNCF

Monsieur Icart, je suis très content de vous avoir entendu et je suis bien d'accord avec vous. Je suis retraité de la SNCF. Pendant cinq ans, j'ai été collaborateur parlementaire territorial de Madame Louise Moreau.

Nous parlons de LGV mais personne ne dit comment elle sera la LGV. Je propose Nice/Vintimille LGV par monorail. C'est cela l'avenir. En 2025, nous ne pourrons plus faire marcher un train à roues. J'apporte des précisions. Chez moi, j'ai Canalsatellite. Il y a un mois, j'ai découvert sur une chaîne la ligne de monorail qui existe sur trois kilomètres de long. Sur cette ligne, le monorail a été tellement vite (10 500 kilomètres/heure), qu'il a fendu le rail. Pour nous 1000 kilomètres/heure, Marseille/Vintimille, cela ne fera pas peur d'ici 2025. Il faut prévoir.

Olivier KLEIN

Je vous propose sur un projet qui est aussi différent de celui dont nous parlons, que vous fassiez une contribution écrite pour que tout le monde comprenne.

Denis GHIRINGHELLI, Président des Anciens Combattants de la SNCF

Le journaliste a dit qu'ils voulaient faire concurrence aux avions. Ils veulent traverser, de la côte est à la côte ouest des Etats-Unis, en une demi-heure. Pourquoi nous, Français, nous ne pouvons pas utiliser un monorail. Ne pouvons-nous pas déjà l'étudier ? Parce que faire passer un TGV sur la troisième voie, à mon avis, c'est criminel. Nous ne pouvons pas faire un TGV et le faire marcher à 90 kilomètres/heure. Le TGV est fait pour les (*applaudissements*). La troisième voie est faite pour les omnibus. Il nous faut une LGV Marseille/Vintimille, 1000 kilomètres/heure, c'est l'avenir.

Monsieur GAILLAC

J'essaie de rester dans le cadre des questions qui ont été évoquées. Je passe ma retraite entre Cannes et Toulouse. A Toulouse, il y a un débat public qui s'amorce avec le même positionnement des gares. La question paraît simpliste. On nous dit qu'on va séparer les flux. Laissez-nous faire des trains régionaux sur une ligne et on fera la LGV ailleurs. C'est très simple. Chacun voit son problème, et avance des arguments. Nous pourrions faire un RER. Mais par ailleurs, il faudrait faire le plus vite possible la LGV sans sortie trop prématurée. La photo que j'aurais aimé voir justement, et l'expérience que je demande... Parce que nous n'avons pas cette chance de venir après les autres. Je me demande... Vous avez l'expérience. Je croyais que vous alliez en parler parce que c'était sur le compte-rendu. Il était question de l'expérience de Lille. J'attendais l'expérience de Lille. Voyez l'expérience de Lyon. Voyez comment à Lyon quand ils ont fait la ligne nouvelle pour aller plus vite, ils ont fait Satolas. Ils auraient aimé que vous fassiez la gare de Satolas, 20 ans après. (*Inaudible*) Qu'avez-vous fait, vous, laboratoire des équipes de transport de Lyon, avec une renommée mondiale, pour convaincre les (*inaudible*) de Lyon, de faire des TER sur Satolas ? Les problèmes sont très simples quand nous voyons chacun sa problématique. Nous faisons la ligne nouvelle, Satolas parce que nous allons plus vite. Et après ? Avez-vous des TER ? Vous dites mais oui, mais il n'y a pas d'opérateurs. Comment se fait-il que nous n'avons pas plus de trains ?

Juste une petite parenthèse. Vous qui êtes organisateur, vous avez des acteurs qui manquent un peu, les sociétés de travaux publics, parce qu'elles ont leur mot à dire, et RFF n'est pas le seul. RFF s'est vu doublé même sur le territoire français par le consortium d'entreprises de travaux publics franco-espagnol qui travaille actuellement au départ de Perpignan. Le deuxième point, ce sont les opérateurs. Les opérateurs vous diront que quand ils auront des trains à faire pour venir à Cannes, les faire à Satolas parce que c'est trop éloigné. Non merci. Ils préfèrent venir le plus près possible.

N'écoutez pas que les conseillers théoriques. Par contre, vous avez Lille dont vous n'avez pas encore parlé, mais peut-être tout à l'heure. Mais je suis toujours dans l'interconnexion... Vous avez cité proximité. Si nous n'avons pas une proximité relative à Lille... Vous avez Lille-Europe et Lille-Flandres qui sont à quelques centaines de mètres. Vous avez justement ceci.

Soyons réalistes, et soyons équilibrés dans les proximités des villes. Merci.

Olivier KLEIN

Il y a plusieurs intervenants de la tribune qui ont été interpellés. Dans l'ordre d'apparition, il y a le Laboratoire d'Economies des Transports, Dominique Mignot, puis l'opérateur SNCF me semble-t-il, et Jean Icart a levé la main.

Dominique MIGNOT, Directeur adjoint du LET

Très rapidement, sur le cas de Lyon, sur la gare TGV, j'aurais deux réponses. La gare TGV Saint-Exupéry, la gare TGV de l'aéroport, a été construite après qu'il y ait eu la gare TGV dans le centre de Lyon. La gare TGV à l'aéroport n'a pas du tout été construite pour la desserte de Lyon. Elle a été construite dans une logique de desserte du sud de la France et à termes, de liaisons avec l'Italie. Ce n'est donc pas pour la desserte de Lyon. Le fait que la gare ait été construite avec des locaux magnifiques et assez vides, nous pouvons le regretter. C'est une décision de la région Rhône-Alpes. C'est autre chose.

En termes de desserte, vous avez raison, il n'y a effectivement pas de desserte en termes de transport collectif type TER entre le centre de Lyon et la gare TGV. Par contre, récemment, la décision a été prise de réaliser une desserte en tramway qui reliera le centre de Lyon, la gare de La Part Dieu, à l'aéroport. Il est prévu normalement, s'il est la première phase du projet est enclenché, à l'horizon quatre ou cinq ans, une liaison tramway entre l'aéroport et le centre de Lyon. Je crois que nous sommes sur une configuration un peu différente puisque le centre de Lyon était déjà desservi.

Pierre SARRACINO, Directeur délégué TER, SNCF région Marseille

Actuellement, nous avons, comme vous le savez sans doute, un partenariat avec le Conseil Régional. Le Conseil Régional est l'autorité organisatrice, celui qui décide des transports ferroviaires régionaux. Nous, SNCF, nous sommes l'opérateur. Ce que je peux dire sur ce partenariat, et je reste dans le problème de la LGV, c'est que vous avez un partenariat qui actuellement fonctionne très bien. Il nous a amené, depuis plusieurs années, à voir un fort développement des TER dans cette région. J'entendais tout à l'heure dire un intervenant que l'augmentation de l'offre avait été un frémissement et que cela avait été quelque chose de léger. Probablement au niveau national, parce que si je regarde au niveau régional, nous avons eu un développement très important au cours des cinq à six dernières années. Nous parlions de 50 000 voyageurs par jour il y a cinq ou six ans. Nous sommes à plus de 80 000 aujourd'hui. Nous avons 290 trains par jour il y a cinq ou six ans. Aujourd'hui, nous en avons environ 500. Nous avons un développement très fort, et le nombre de voyageurs a bien suivi.

Quel est le problème que nous rencontrons aujourd'hui ? C'est un problème de saturation des infrastructures. Aujourd'hui nous en sommes arrivés aux limites du développement. Nous ne pouvons plus développer de façon importante. Ça et là, nous arrivons encore à rajouter un petit train, mais cela devient difficile, parce que les infrastructures sont totalement saturées. Cela nous pose aussi des problèmes de qualité. Nous en souffrons en termes de régularité parce que nous avons des saturations des infrastructures, et saturation des gares dans ce département.

En tant qu'opérateur TER, j'attendrais d'une LGV qu'elle puisse offrir une capacité supplémentaire sur la ligne classique - je crois que cela rejoint ce qui a été énoncé dans différents exposés - de façon à pouvoir profiter de ces capacités au-delà même de ce qui est prévu au niveau du contrat de plan, pour pouvoir continuer à développer le transport régional. Je pense que c'est une nécessité.

Olivier KLEIN

Monsieur Icart, et ensuite nous prendrons aussi une intervention de RFF, celle que je vous annonçais tout à l'heure sur les capacités parce que la question est revenue plusieurs fois dans d'autres réunions. Elle revient à nouveau. Il est important de faire un point.

Jean ICART, conseiller général des Alpes-Maritimes, Président de la Commission transports et déplacements

L'infrastructure de la ligne littorale est saturée en quelque sorte. Il faut une nouvelle ligne LGV.

Pour répondre à Monsieur, dans le projet que je propose, je réponds au problème que vous soulevez. Vous amenez des passagers à la station multimodale qui est le centre près de l'aéroport parce que c'est le centre de gravité du département. Il faut effectivement que le département soit maillé avec le rail. C'est pour cela que le TER répond à une problématique et à une demande. Mais en plus, il faut un métro en surface qui présente l'avantage d'une cadence différente d'un TER. Le métro est à la disposition. A Paris, faites-vous attention aux horaires du métro ? Non. Vous prenez le suivant. Vous ne regardez pas les horaires. Alors que le TER, vous allez le 16 heures 21. Le suivant sera dans 10 minutes. Là, le TER n'est pas à la disposition. C'est le passager qui est à la disposition du TER. Alors que le métro est à notre disposition. Cela devient un transport en commun crédible pour tous. Je pense qu'avec le schéma que je propose, je vais résoudre le problème soulevé par Satolas, puisqu'à partir du centre multimodal, aéroport et ligne TGV, vous pouvez rayonner dans l'ensemble du département et accéder à tous les points d'habitation et des pôles d'activités du département.

Olivier KLEIN

J'ai un peu perdu le fil. Nous allons prendre une question, celle de Madame, et ensuite l'intervention de RFF sur les questions de saturation.

Françoise OLIVIER

Je vais être très brève. Je ne pose pas de question. Simplement, j'abonde dans le sens. Jusqu'à maintenant, c'était très confus. Vous avez cheminé vers la solution de Monsieur Icart qui me semble être la plus logique, la plus vraie, la plus réaliste et la moins chère.

Je serais acheteur, je signerais tout de suite. Franchement, il n'y a pas d'autre solution. La seule chose qui me préoccupe aujourd'hui, mais j'habite Nice, c'est effectivement comment y accéder aujourd'hui ? Nous parlons de 2010, 2020. C'est très bien. Mais aujourd'hui, je ne sais pas où vont les choses. Ma foi, cela va très mal puisque ce fameux tramway n'en finit plus d'en finir. Au train où vont les choses - c'est un jeu de mots - je vois mal comment nous pouvons accéder aux gares. C'est bien beau d'avoir montré une possibilité d'évasion, mais comment y accéder ? Aujourd'hui, c'est impraticable. Au train où vont les choses, à quand ? C'est la seule question que je vous pose. Faites vite. Merci.

Jean ICART, conseiller général des Alpes-Maritimes, Président de la Commission transports et déplacements

Je pense qu'il est fait allusion au problème gigantesque qui se pose à Nice actuellement avec le tramway. Il est vrai que nous sommes un peu hors du débat. Mais, le tramway à Nice ne règle qu'un problème de bus, tout simplement. Il ne règle pas le problème des déplacements colossaux. A Nice, il y a 310 000 voitures qui chaque jour, rentrent et sortent à Nice. Donc le tramway intra-muros dans Nice n'enlèvera pas une seule des 110 000 voitures.

Olivier KLEIN

RFF, j'aimerais bien aussi vous entendre sur la manière dont vous pouvez éventuellement intégrer ou pas dans votre projet les propositions qui viennent d'être faites.

Michel CROC, Directeur régional RFF

Je vais d'abord faire une double confidence pour vous dire qu'à Réseau Ferré de France et à la SNCF, nous avons quelques connaissances sur le milieu urbain, et nous sommes tout à fait motivés par ce que vous dites. Avant d'être à la RFF, pendant une quinzaine d'années, j'ai été chargé de la construction du métro à Marseille, et Pierre Sarracino était chargé de l'exploitation du métro à Marseille. Donc vous voyez que la ville ne nous est pas indifférente. Ensuite, Réseau Ferré de France, le responsable des infrastructures ferroviaires a en particulier pour vocation de développer le Réseau Ferré. Donc toute proposition comme celle de Monsieur Icart qui vise à proposer quelque chose d'architecturé articulé sur une ville ne peut qu'intéresser Réseau Ferré de France. D'ailleurs, la proposition que nous allons bientôt faire à Monsieur Icart, c'est de réfléchir d'abord aux questions d'aménagement de l'agglomération, du département même. Mais ça, ce n'est pas de la responsabilité de RFF mais c'est de la responsabilité de votre agence d'urbanisme. Donc là, il y a aura un travail à faire.

Cela dit, la question de la façon dont raccorder le TER-RER à la grande vitesse, c'est effectivement une question fondamentale. Parmi les solutions que nous avons étudiées, il y en avait une qui consiste à mener la ligne à grande vitesse directement à Nice/Thiers. Mais on nous a demandé de faire des propositions qui soient quand même pas excessivement onéreuses. Nous avons recherché quel était un point de raccordement raisonnable quelque part entre Nice/Thiers et Antibes. Il y a un point intermédiaire étant Saint-Augustin et un autre point intermédiaire étant de se raccorder à la troisième voie, quelque part entre Antibes et Saint-Augustin. Ce que nous allons vous montrer, c'est comment cette solution intermédiaire - ce n'est pas tout le monde forcément - selon nous, peut fonctionner. Deux experts de RFF sont venus de Paris pour vous expliquer un peu comment on a raisonné sur la capacité, et comment on applique ce raisonnement à la troisième voie, entre Antibes et Nice.

Marc OLIVIER, expert RFF

Bonjour, Marc Olivier, RFF. Avant d'aborder la question plus technique de la problématique de la troisième voie entre Antibes et Nice, nous avons réunis des considérations plus générales et assez simples sur les questions de capacité de ligne classique. Là, c'est sur une ligne classique à deux voies, une par sens de circulation, comme elle existe par exemple entre Cagnes et Nice. A l'heure actuelle, nous sommes capables de faire circuler 12 trains par heure qui circulent tous à la même

vitesse. C'est donc le maximum. Ça prend en considération les problèmes de sécurité, à savoir que les trains ne doivent pas se suivent de trop près, et puis de souplesse d'exploitation qui permettent de garantir une fiabilité et de réserver les incidents en cas de perturbation. Donc ça, c'est quand tous les trains circulent à la même vitesse. On est à 12 trains par heure. En abattant la signalisation, on pourrait peut-être passer à 15 trains par heure. 12 trains par heure, c'est également la limite actuellement sur la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, où tous les trains TGV circulent à la même vitesse. Mais le problème sur cette ligne, c'est que l'on a une cohabitation de différents types de train qui ne circulent pas du tout à la même vitesse. Nous avons les TER omnibus, les trains de fret, les Trains Grandes Lignes, les TER semi-directs, les IC et les TGV actuellement et à terme qui continueront d'emprunter le littoral. Sur cet exemple, nous voyons que quand on a un train rapide, là c'est un TGV qui figurait, nous sommes obligés de supprimer trois créneaux de train-là, omnibus, sans quoi il les rattraperait, étant donné qu'ils roulent tous sur la même voie. Ce qui veut dire que la capacité actuelle est loin d'être de 12 ou de 15 trains par heure quand on a différents types de circulation. Et donc avant de passer la parole à Monsieur Cargrass pour la suite de l'exposé sur la problématique de Cagnes à Nice, sur cette ligne Cagnes-Nice, la différence de temps de parcours entre les trains les plus rapides et les trains lents est de douze minutes. Il y en a qui mettent trente six minutes, d'autres qui mettent vingt quatre minutes. C'est-à-dire à chaque fois que l'on a un train direct entre Cagnes et Nice qui s'arrête seulement à Antibes, il rattraperait régulièrement les trains lents, et donc nous sommes obligés de supprimer les trains lents. Ce qui fait qu'avec l'infrastructure telle qu'elle existe, on peut mettre au maximum 7 à 8 trains par sens sur la ligne.

Olivier KLEIN

Une réponse spécifique sur la troisième voie.

Jean-Jacques KERGREIS, expert RFF

Jean-Jacques Kergreis, Réseau Ferré de France. Je vais vous commenter cinq diapos, dont deux concernent les contrats CPER et trois autres qui concernent la LGV...

Un intervenant

... CPER, Contrat de Plan Etat Région.

Jean-Jacques KERGREIS, expert RFF

Sur la ligne du haut, vous avez la voie orientée de Cagnes jusqu'à Nice, sur laquelle circulent, sur la partie à deux voies de départ et à l'arrivée sur Nice, 8 trains. Sur la partie la plus basse, il y a également 8 trains qui circulent dans le sens Nice/Cagnes. Sur la partie centrale, il y a une troisième voie entre Antibes et Cagnes sur laquelle circulent trois trains par sens qui sont les trains les plus rapides. Cela permet aux trains les plus rapides de dépasser les trains lents, c'est-à-dire les omnibus qui sont au nombre de quatre. Nous avons quatre omnibus cadencés, un toutes les quinze minutes. Nous avons deux TGV ou Trains de Grande Ville. Nous avons un inter-cités et un train de fret. Sur la partie trois voies, nous n'avons plus que cinq trains sur les deux voies latérales. Nous avons donc

les quatre omnibus cadencés et le train de fret. Sur la partie centrale, nous avons les deux TGV où Grandes Lignes et deux trains inter-cités. Ça c'est l'horizon 2009-2010.

Ensuite, nous avons toujours la troisième voie, et comme vous le voyez, assez prolongée jusqu'à Nice. C'est Antibes/Nice. C'est la phase 2 du contrat CPER, Contrat Plan Etat Région. Par rapport à la situation précédente, il n'y a deux TER semi-directs qui ont été rajoutés. Et nous arrivons à neuf trains sur la partie Cagnes/Antibes. Ensuite, sur les voies latérales de part et d'autre, sept trains, quatre omnibus cadencés. Nous avons deux TER semi-directs et le train de fret. Sur la partie troisième voie intégrale, d'Antibes à Nice, nous avons toujours nos deux TGV et le train IC, inter-cités.

Là, nous arrivons à l'horizon LGV PACA. Cette première diapo montre l'arrivée de la LGV en gare de Nice. C'est une flèche représentée par deux flèches. Nous avons nos quatre trains par sens, c'est-à-dire deux TGV et deux trains inter-cités. Sur la voie classique, nous avons la desserte précédente. Nous avons sur les voies latérales, les sept trains, les quatre omnibus cadencés auxquels nous avons rajoutés précédemment les deux semi-directs et le train de fret. Sur la troisième voie, nous avons conservé un TGV et un train inter-cités qui dessert Saint-raphaël, Cagnes, Antibes, qui dessert la côte. Voilà pour le scénario arrivée à Nice.

Concernant le scénario arrivée à Saint-Augustin, nous avons exactement le même nombre de trains. Nous avons les quatre trains qui viennent de la Ligne à Grande Vitesse. Le parcours troisième voie entre Saint-Augustin et Nice est plus étoffé. Nous passons à six trains par heure et par sens. Il n'y a pas d'écart de temps de parcours entre Nice et Saint-Augustin. Le temps de parcours est de 4 minutes 30, sachant qu'une partie de ces trains peut éventuellement aller sur les voies latérales, sur un faible tronçon, comme nous l'avons vu précédemment. Nous arrivons à neuf trains. Nous ne sommes plus qu'à sept trains.

Enfin le scénario raccordement entre Antibes et Cagnes. Nous sommes plus vers l'ouest. Nous avons exactement le même nombre de trains que précédemment, seulement la partie à six trains est nettement plus longue. Et là, nous arrivons éventuellement à une certaine détente des trains plus rapides pour pouvoir faire passer le nombre de trains demandés.

Olivier KLEIN

... Détente, c'est-à-dire que les trains plus rapides vont beaucoup moins vite.

Jean-Jacques KERGREIS, expert RFF

Les temps de parcours seront légèrement rallongés pour certains trains plus rapides. C'est le montage définitif du trafic horaire qui les déterminera et sur toutes les natures de train.

Un intervenant

De quel ordre à peu près ?

Jean-Jacques KERGREIS, expert RFF

C'est de l'ordre de deux à trois minutes. Il faut quand même le signaler.

Olivier KLEIN

Evidemment, ces graphiques-là seront en ligne sur le site de la CPDP dès que possible. RFF le confirme.

Un intervenant

Une toute petite précision sur les possibilités de circulation. (*suite inaudible*)

Jean-Jacques KERGREIS, expert RFF

On aura deux vitesses. Actuellement, on roule à 120 kilomètres/heure à l'entrée de Nice.

Monsieur MENARD, association Les Amis du rail azuréen

Monsieur Menard, ancien délégué des affaires maritimes du Syndicat national des usagers des transports et membre des Amis du rail azuréen. Ma question s'adresse principalement à Monsieur Jean Icart, Président de la Commission des Transports au Conseil Générale des Alpes-Maritimes. Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention votre exposé concernant votre projet de desserte TER dans le département des Alpes-Maritimes. Je vous réponds tout de suite que ça me semble réalisable, mais il y a quand même une condition. Il faut absolument que le réseau ferroviaire départemental soit entièrement modernisé. Il y a en particulier un problème, et j'attire votre attention sur ce point très important - et il en sera question d'ici quelques temps - il existe un ralentissement au niveau de la commune de (*inaudible*) suite à un problème d'ordre géologique qui oppose au train un ralentissement d'environ 30 kilomètres/heure. Il faut donc faire sauter ce ralentissement pour permettre une accélération de parcours. Il est envisagé de moderniser l'infrastructure par l'installation d'une signalisation unimodale. Il y a également les autres lignes ferroviaires qui sont à moderniser. D'autre part, vous imaginez une arrivée de la ligne à grande vitesse au niveau de la gare multimodale de Saint-Augustin. Je précise que ça ne serait pas une véritable gare multimodale avec toutes les connexions possibles ferroviaires, routières et aéroportuaires. Mais vous avez tendance à oublier un petit peu la ville de Cannes qui est quand même une ville importante où chaque année le festival de films qui draine un trafic extrêmement important. Je considère que la ville de Cannes est un peu similaire à celui de Toulon. Donc pour desservir la ville de Cannes qui est quand même extrêmement importante, on pourrait parfaitement imaginer une infrastructure nouvelle réservée au TGV, mais avec un mouvement de deux raccordements, un à Cannes la Bocca et l'autre à Nice-Saint-Augustin. C'est parfaitement réalisable. Il ne faut pas oublier les principales villes de la Côte d'Azur qui sont extrêmement importantes.

Je m'adresse au dernier intervenant, le représentant du Réseau Ferré de France qui vient de présenter quelques projets forts intéressants. J'ai eu en quelque sorte la confirmation qu'une seule validation (*inaudible*). J'avais posé la question lors d'une récente réunion du comité de suivi

organisée à l'initiative du Maire de Cagnes-sur-Mer. Mais on ne m'a pas donné de réponse. Là, ce soir, j'en ai la confirmation. Et je tiens à dire que cela pose problème parce qu'il y a beaucoup d'infrastructures dans le secteur. A mon avis, ça me semble presque irréalisable. Par contre, une connexion à une Ligne Grande Vitesse au niveau de Saint-Augustin me semble possible. Voilà ce que je tenais à vous dire. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Olivier KLEIN

Merci. Je propose que nous posions plusieurs questions, et ensuite nous ferons répondre RFF et les membres de la table.

Philippe GIUDICELLI, URVN et UDVN 06

J'ai une question pour Monsieur Icart. C'est la question qui avait été évoquée il y a quelques années à propos de la ville Cannes-Grasse. Le cabinet Sateau qui est un cabinet d'expert avait proposé un tram-train sur Cannes-Grasse. Ma question est : Qu'est-ce que pense RFF de faire circuler des trams et des trains sur la même voie. C'est ce qui se fait en Allemagne.

Olivier KLEIN

... qui s'envisage aussi en France. Mais nous allons RFF répondre. Merci. Monsieur Molinari, je m'excuse, il y a des gens que je connais donc je cite leur nom. Il y en a que je ne connais pas. Donc je les désigne du doigt, ce qui est très impoli, mais je n'ai pas d'autre solution.

Jacques MOLINARI, GIR MARALPLIN

Merci. Au sujet de la troisième voie, modestement, je dirai que j'en revendique la paternité, mais il y a vingt-cinq ans. Il y a vingt-cinq ans, la nature du trafic était totalement différente. C'est-à-dire que le matin, on faisait des batteries de train rapide en provenance du reste de la France. Ils en repartaient le soir. La superposition de ces courants de trafic était extrêmement gênante pour l'exploitation des omnibus. A l'époque, ça ne s'appelait pas des TER. Donc la troisième voie était une solution extrêmement rationnelle puisqu'elle permettait d'écouler ces flux de trafic dans un sens et dans l'autre, en alternance, le matin et le soir, laissant la disponibilité des deux voies pour la desserte sur Cannes. Il n'en est plus de même vingt-cinq ans après. Tous les trafics sont totalement symétrisés, aussi bien pour les longues distances que pour les courtes distances. Ma question est : vous allez avoir à faire exploiter une voie centrale, une des trois voies en alternance, en utilisant certainement des batteries dans un sens et des batteries dans l'autre. Mais je pose la question aux exploitants, cela soulève des problèmes de sécurité énormes, parce qu'il y aura des conducteurs, des mécaniciens, comme vous voudrez, qui auront par surprise à circuler sur des voies à contresens. Vous savez très bien que les IPCS sont peu utilisés par la SNCF pour ces raisons-là. Donc je vous mets en garde sur cette solution à trois voies qui est bancal dans la configuration actuelle de 2005, et dans l'avenir encore plus. Merci.

Olivier KLEIN

J'ai noté deux mains qui sont levées ici, et une tout au fond. Plutôt que d'accumuler les questions, nous allons faire répondre sinon nous risquons d'oublier des réponses précises. Monsieur Icart avait une question.

Jean ICART, conseiller général des Alpes-Maritimes, Président de la Commission transports et déplacements

Monsieur Mesnard a soulevé un problème. Je n'ai pas oublié Cannes. Pas du tout. Mais il y a peu de mouvements pendulaires entre Nice-Aéroport et Cannes tout au long de l'année sauf quand il y a des événements forts. Lors d'événements forts, à ce moment-là, j'ai imaginé une jonction à Mouans-Sartoux desservie par des bretelles. Il faut qu'il y ait obligatoirement des bretelles. Vous utilisez l'aéroport de Nice. Vous avez les TER qui sont là et qui répondent. Nous pourrions très bien les RER aussi jusqu'à Cannes. Après, on affine en fonction de la demande. Mais il est bien évident que la Côte d'Azur est un ensemble qui va (*inaudible*) Cannes, et Monaco également. Ce n'est pas Monaco, mais Monaco en fait partie aussi, même si c'est l'étranger

Olivier KLEIN

RFF sur le tram-train et puis sur l'histoire des contre-sens, avant que ce soit la SNCF qui réponde.

Michel CROC, Directeur régional RFF

Je réponds sur le tram-train et puis la SNCF répondra sur les contresens.

Elle a pénétré en France. Elle a pénétré d'abord depuis l'Allemagne, en direction de Sarreguemines. Et actuellement, il y a deux lignes en réalisation : une au départ de Mulhouse qui remonte la vallée de la Tûre en direction de Cannes, et puis une autre en Ile-de-France entre (*inaudible*). C'est effectivement une technique qui s'est bien acclimatée à la France.

Olivier KLEIN

C'est envisageable dans la région ? Je crois que c'était le sens de la question.

Michel CROC, Directeur régional RFF

La réponse était oui.

Alain SEGUIN, Directeur de la stratégie, SNCF région de Marseille

Alain Seguin, Direction régionale SNCF de Marseille. Je voudrais répondre à Monsieur Molinari, à propos de circulation vue de l'exploitant. En fait, de ce que je sais des intentions de Réseau Ferré de France, il ne s'agira pas de construire des IPCS. - pour tout le monde, les IPCS, cela veut dire Installations Permanentes de Contre Sens - mais des voies banalisées. Il y a une nuance entre les

deux. Les installations permanentes de contresens sont des installations qui ne sont pas normalement prévues pour être circulées à contresens, mais seulement en cas de problème d'incident sur l'autre voie, par exemple. Ce sont des installations qui sont rapides à utiliser et à mettre en œuvre pour cette circulation à contresens à caractère exceptionnel. Les voies banalisées ne sont pas tout à fait identiques puisqu'elles sont conçues pour pouvoir être circulées à tout moment dans un sens ou dans l'autre. Et elles ont une signalisation dite à gauche, dans les deux sens, c'est-à-dire une signalisation normale pour les conducteurs, quel que soit le sens parcouru. Et le graphique des circulations prévisionnelles est monté pour que la voie puisse être circulée dans les deux sens. Il n'y a pas ce caractère inopiné que l'on a avec les installations dites IPCS.

Un intervenant, SNCF

Ce type d'installation sur la troisième voie est adapté aux dessertes prévues. Vous confirmez que ça marche. Si j'ai bien compris la question de Monsieur Molinari, c'était : « est-ce que cela marche vraiment ? »

Pierre SARRACINO, Directeur délégué TER, SNCF région de Marseille

Oui. Il ne faut pas laisser la moindre ambiguïté là-dessus. Ça marche vraiment, bien sûr. Dans plusieurs sites ferroviaires en France, ce système de voies banalisées tel que vient de l'expliquer Alain Seguin, et c'est parfaitement sécuritaire, la sécurité reste la priorité numéro un de la SNCF, et ce type de fonctionnement est à sécurité totale.

Jean-Michel CLAUSSE, délégué FNAUT PACA

Au sujet de ce TGV qui sera raccordé à cette troisième voie, je pense que tout le monde est assez d'accord pour dire qu'il ne faut pas trop mélanger les trafics. L'intérêt de la troisième voie, c'est de permettre d'avoir un véritable RER local. En conséquence, il vaut mieux qu'il se raccorde le plus à l'Est possible. Plus les trafics coïncideront, plus l'exploitation sera facile. Nous, on préférerait que la LGV aille si possible jusqu'à Saint-Augustin, et qu'elle ne se raccorde pas trop plus à l'Ouest. Ça va aussi dans le sens de ce que pensent tous les riverains. Il y a quand même beaucoup de monde qui habitent au bord de cette voie entre Antibes et Nice. Nous l'avons bien vu au niveau du débat sur la troisième voie. Il faut répondre à ceux qui parlaient de faire circuler le train à 200 kilomètres/heure. Il n'est pas question de faire circuler les trains à 200 kilomètres/heure sur la voie existante, parce que ça produit des nuisances et des bruits bien plus importants. (*inaudible*) une LGV tout en étant raccordée à la voie existante pour pouvoir desservir Nice, parce qu'il n'y a pas de raison que des TGV qui sont arrivés jusqu'à Saint-Augustin s'arrêtent là, et ne desservent pas Nice, Monaco. Certains TGV pourront continuer vers l'Est. Il ne faut pas l'oublier non plus. Merci.

Olivier KLEIN

Peut-être avant de vous donner la parole, je vais profiter du privilège qui m'ait donné pour poser une question. Il y a quelque chose que je n'ai pas bien compris dans les graphiques. A chaque fois, quelle que soit la position du raccordement du TGV, on avait quatre TER par heure qui étaient indiqués. Est-ce que c'est une limite de capacité, ou alors est-ce que c'est une hypothèse de travail

qui a été utilisée pour construire ces graphiques ? Est-ce que finalement, quelle que soit la position du raccordement du TGV, on n'a pas plus de possibilités de développer les TER ? Si le TGV arrive jusqu'à Nice, il n'y a pas plus de TER que si le TGV arrive à Antibes ?

Michel CROC, Directeur régional RFF

Le projet de troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-mer est cohérent avec la création de quatre TER omnibus cadencés. Le prolongement de la troisième voie jusqu'à Nice-Thiers est cohérent avec l'ajout à ces quatre TER omnibus cadencés de deux semi-directs. Tout ceci, c'est ce qui est prévu au contrat plan... Le graphique cherche à montrer... Nous sommes bien d'accord que plus on se raccorde plus à l'Est, plus le raccordement entre la ligne à grande vitesse et le réseau est à l'Est, plus c'est facile, plus la section à exploiter avec les trains mélangés sera courte. Ce que nous avons voulu montrer, c'est qu'il faut que l'on trouve un optimum économique entre les deux, et qu'au point de vue exploitation, ça fonctionne. Mais le fait que l'on va centrer des TGV quelque part sur ces trois voies, ne perd pas le fait que ce qui a été inscrit et promis quatre omnibus plus deux semi-directs. Ce n'est pas en concurrence.

Olivier KLEIN

J'avais des questions au fond... Monsieur Quilliet, je crois me souvenir.

Pierre QUILLIET, Président de l'Association des voyageurs du moyen-Var

C'est cela même. Pierre Quilliet, Président de l'Association des voyageurs du moyen-Var. Le chemin que Monsieur Icart nous a présenté nous plaît énormément. Nous aimerions bien que la ligne TGV arrive à Saint-Augustin parce que ça permettra d'avoir plus de souplesse sur les trois voies, à partir d'Antibes. Maintenant, j'ai un petit souci parce que j'ai entendu parler ici de Aix-Marseille-Nice, alors que j'ai été à Aix, l'autre jour. Ils étaient très clairs. Le Maire d'Aix comme la municipalité de Marseille, comme le Conseil Général des Bouches-du-Rhône ont dit : « Notre TGV devait passer à Marseille. » Donc, c'est Marseille-Nice, et non pas Aix-Nice. J'aimerais savoir si les gens du RFF qui assistent comme moi aux différentes réunions entendent ce que les gens disent.

Olivier KLEIN

RFF répondra. Nous allons prendre plusieurs questions.

Monsieur MAROT, retraité SNCF

Bonsoir. Monsieur Marot, je suis retraité de la SNCF du district de Cannes. Nous venons de développer il y a moins de trois semaines, Cannes-Grasse. Il semblerait que la fréquentation va en croissant. Tant mieux. Par contre, je remarque quelques anomalies, à savoir qu'il semblerait que nous nous reportions sur les mêmes erreurs au sujet des accessibilités des aires de stationnement à savoir (*inaudible*) alors que la ville de Cannes dispose d'un terrain en pleine propriété face à cette halte où il est question d'après le (*inaudible*) d'avant hier, de faire finalement un parking. Il me semblerait que la ligne 11 de bus Azur, qui part depuis le marché de Cannes-la Bocca et qui monte

à (*inaudible*) et qui s'arrête aux abords de ce (*inaudible*) de cette ligne pourrait - pourquoi pas - rentrer dans ce parking qui va être aménagé, et ne se fait plus qu'à trente mètres de la gare en elle-même. Pour ce qui est de l'halte de Cannes (*inaudible*), les immeubles sont à 50 ou 100 mètres. Il n'y a pas d'accès piétons.

Olivier KLEIN

S'il vous plaît, je voudrais reprendre votre question...

Monsieur MAROT, retraité SNCF

J'ai entendu Madame (*inaudible*) dire au début du débat pour ce qui est (*inaudible*), Cannes-Grasse, une personne sur dix, et par contre pour Toulon, une personne sur 100. Ce qui veut dire que Cannes-Grasse, c'est l'opportunité que beaucoup attendent depuis plus de trente années. Il n'y a pas d'accès s'il n'y a pas de halte à (*inaudible*). Il n'y a pas de halte pour Cannes-Grasse, alors qu'il aurait été facile d'en faire une au même endroit qu'elle était en 1938, car c'est en plein centre du village. Et moi je vous dis : « Ne continuons pas sur ces erreurs-là ! Il est temps de s'y mettre et de s'y mettre très rapidement. »

Et pour ce qui est de la troisième voie ferrée, on ne peut pas abandonner indéfiniment à la RN7, à l'urbanisation (*inaudible*) pour que finalement maintenant ce n'est plus possible. Comme Antibes, c'est abandonné... Et pour ce qui est d'Antibes à Nice, ça ne peut se faire que partiellement. Pour ce qui est de (*inaudible*), en 1992, il y avait cinq possibilités. Les élus à l'époque n'en voulaient pas. Maintenant, tout le monde en veut. Mais seulement, plus personne ne sait où elle va sortir. Moi, j'attends et je vous remercie.

Olivier KLEIN

On va revenir sur la première partie de votre question, parce qu'au-delà des péripéties sur Cannes-Grasse, on pose la question la connexion entre un aménagement de TGV et les transports locaux. Cette question est revenue plusieurs fois. A Aix, à partir de la gare de Larbois, ou quand on a installé la gare de Larbois, il était question de liaison performante entre la gare qui est centrée et le centre ville d'Aix. Comment se passent ces connexions, cette coordination entre un aménagement RFF et puis les dessertes humaines d'irrigation et de desserte de cette gare ? Il y avait aussi la question précédente de Monsieur Quilliet.

Michel CROC, Directeur régional RFF

Là, je réponds à celle-ci. Comment ça se passe ? Ça se passe par une coopération entre Réseau Ferré de France qui réalise l'infrastructure ou qui la rénove. La SNCF qui va exploiter, et qui du coup est aussi propriétaire et aménageur du bâtiment voyageur, et puis surtout des collectivités des villes des agglomérations qui sont autour. Il faut arriver à bien marier tout ça, dans un périmètre autour de la gare. Et ça dépend souvent de la détermination de la collectivité ou bien de l'avancement de son projet urbain. Il y a des cas simples et il y a des cas plus compliqués. Malheureusement, on n'est pas toujours tous les trois ensemble au rendez-vous, ce qui serait l'idéal.

Alain SEGUIN, Directeur de la stratégie, SNCF région de Marseille

Je voudrais ajouter tout simplement à ce que vient de dire Michel Croc un élément important s'il y a des élus dans la salle. Demandez que des dessertes occasionnées arrivent toutes dans les gares de centre ville actuelles suppose que les gares de centre ville actuelles puissent être irriguées dans les deux sens, arrivée des départs, par les transports en commun ou par les accès en voiture. A titre d'exemples, aujourd'hui, dans certaines gares, comme Toulon, Cannes et Nice, nous avons entre un et deux millions de voyageurs par an. On risque de passer si l'on met des dessertes en totalité dans les centres villes autour du triple, c'est-à-dire à des chiffres qui se situent entre deux millions cinq et quatre millions de voyageurs. Je crois que là il faudrait effectivement un vrai partenariat entre RFF, la SNCF et les collectivités locales pour rendre les gares accessibles à des trafics de ce genre.

Germain NALLINO, association Les Amis du rail

J'ai suivi ce qu'a dit Monsieur le Conseiller Général, Monsieur Icart. En ce qui concerne ce plan, on l'apprécie. Notre association milite aussi dans ce sens, tout en préconisant une liaison entre les Chemins de fer de Provence et la gare SNCF. Là, je crois que c'est très important, parce que relier les Chemins de fer de Provence à la gare SNCF, ça signifie que l'ensemble du réseau TER est connecté aux Chemins de fer de Provence.

Ensuite, concernant la troisième voie littorale, aujourd'hui il faut bien mesurer que cette voie a été mise en place pour un cadencement TER actuel, or la ligne Cannes/Grasse n'était pas incluse dedans. Il y a aujourd'hui sur cette liaison-là des besoins importants. J'ai reçu notamment des pétitions de gens qui me disent : « Entre sept heures et huit heures, il n'y a pas de train. » Une heure sans train, c'est énorme dans des périodes où les gens se déplacent pour le travail, notamment domicile/travail. Cette troisième voie-là n'est pas suffisante au départ d'Antibes. Il faut qu'elle aille jusqu'à Cannes. C'est un minimum. Il faut qu'elle recouvre l'ensemble de Nice à Cannes autant que la totalité de ce territoire. J'ai entendu Monsieur le Conseiller qui disait « déconnecté ». S'il est déconnecté, il est déconnecté quelque part. Pour nous, la ligne LGV, c'est une ligne à grande vitesse. Elle n'a pas à se munir d'une autre voie. Il faut que l'on arrive à avoir des horaires satisfaisants pour le département des Alpes-Maritimes. L'idée d'avoir une gare multimodale, qu'elle soit aux environs de Saint-Augustin place à égale distance l'ensemble du territoire du département. Entre Cannes et Menton, il y a à peu près entre vingt-cinq et trente minutes de déplacement. La gare multimodale reliée au TER aux environs de Nice peut satisfaire l'ensemble des gares du département avec des (*inaudible*) suffisamment étoffés. Ça, c'est un point important. La ligne LGV doit autant que faire se peut respecter l'environnement. De partout, là où l'on peut l'enterrer, il faut l'enterrer. Les gens aujourd'hui subissent (*inaudible*) de la voie ferrée, parce que l'on a construit des habitations très proches et à proximité. Il faut absolument que l'on arrive à limiter ces nuisances et favoriser l'enfouissement autant que possible.

Monsieur MAUDET, association Golfe-Juan

Pierre Maudet, association Golfe-Juan. Je crois qu'il ne faut pas tout mélanger. Il y a le RER. Il y a la desserte. Il faut faire un véritable « métrazur ». C'est une nécessité absolue. Et il ne faut pas mélanger les lignes LGV. Je pense que c'est un amusement de s'amuser à essayer de raccorder la ligne LGV à Antibes. Tout ça, c'est de la rigolade. Il faut surtout arriver à Nice Saint-Augustin, gare multimodale qui peut effectivement rayonner à la fois sur le Nord, l'Est et l'Ouest. Il ne faudrait quand même pas oublier que nous sommes ici à Cannes, et il y a une deuxième

agglomération très importante : il y a Nice et Cannes. Je sais que Monsieur le Sénateur Maire de Nice prévoit un TGV autre qu'omnibus, qui va de Nice à Paris direct, et qui ne s'arrête nulle part. C'est très joli. Mais il ne faudrait quand même pas, dans les Alpes-Maritimes, oublier l'agglomération de Cannes-Grasse-Antibes-Sophia, alors qu'ici il y a un espace qui est tout trouvé, c'est à la gare de la Bocca. Et je pense que cet emplacement devrait constituer un arrêt. Et ce serait un atout pour les TGV parce que le TGV prendra autant de voyageurs à Cannes qu'à Nice. Et ensuite, il peut s'en aller directement aux Arcs, les Arcs/Aix et Aix se raccorderait sur la ligne LGV. Voilà ce que j'en pense. Mais il faut absolument séparer les lignes RER des lignes TGV. Et il faut que la ligne TGV arrive directement à Nice, Nice Aéroport, Nice Saint-Augustin, comme vous voudrez, à cet endroit gare multimodale. Il faut qu'elle fasse une halte à Cannes La Bocca. C'est absolument nécessaire.

Olivier KLEIN

Deux autres questions très rapides, et ensuite nous allons être obligés de clore cette partie du débat pour passer à la suivante.

Brigitte GOURMANEL, association Quartiers de Cagnes-sur-Mer

Bonjour, Brigitte Gourmanel, je représente l'association Quartiers de Cagnes-sur-Mer et également un collectif d'associations d'Antibes à Nice, qui s'est constitué pour accompagner le projet de troisième voie et essayer de lui trouver une cohérence, ce que nous trouvons de moins en moins maintenant avec le projet de LGV.

J'ai demandé, depuis le début du dossier troisième voie, quel était le seuil de saturation de cette troisième voie. C'est d'autant plus criant maintenant avec le supplément de circulation qui est prévue avec la LGV. Je n'ai toujours pas de réponse.

On parle de développement durable, j'aimerais bien au moins que nous travaillions pour les 50 ans à venir, et que l'on n'ait pas à y revenir avant 10 ans.

Vous nous avez dit tout à l'heure : aller jusqu'à Nice, c'est plus cher. Mais on voudrait bien investir aussi pour que ça dure, pour que ce soit un équipement qui fonctionne.

Et l'on n'a pas parlé non plus des financements européens. On aura, à Marseille, une discussion sur le financement. Je crois que l'on pourra ramener ce sujet là-dessus. Le 25 mai, absolument.

J'ai un document, qui s'appelle « la Conférence [inaudible] », qui concerne la troisième voie, et pour lequel les ministères concernés faisaient une remarque, concernant donc cette troisième voie. Ils constatent que ce projet profite à la circulation TER. C'est bien comme ça qu'il a été présenté. On nous a vendu un métro de surface pour des TER.

Ce projet illustre, pour les ministères, le décalage entre la vérité politique affichée au niveau national, d'un développement du fret ferroviaire, et les priorités systématiques des voyageurs sur le fret, en ce qui concerne la location des sillons.

Il est paradoxal que sur la partie entre la France et l'Italie, vers laquelle l'offre de fret est très déficitaire, comme l'atteste la faible capacité à étudier en région Rhône-Alpes, on envisage un

projet capacitaire uniquement au profit des circulations TER sans se préoccuper du fret. En particulier, on peut s'interroger sur l'utilité d'un cadencement tous les quarts d'heure de trains omnibus, particulièrement consommateurs de sillons. Leur vitesse ne dépassa pas 47 km heure, en moyenne, du fait des trajets effectués sur le parcours de 30 km.

Jusqu'à aujourd'hui, je n'ai pas entendu parler de la circulation de fret sur cette voie. On nous dit et on nous promet, sur la ligne historique, le TER au quart d'heure au mieux, le véritable RER, encore mieux. Mais on oublie de nous dire que ces RER vont devoir partager les voies de toute façon avec le fret, puisque la ligne LGV n'est pas libre.

Olivier KLEIN

Je m'excuse. Demain, il y a une réunion sur le fret, à Saint-Raphaël, spécifiquement sur ces questions. Madame, vous êtes en train de prendre du temps de parole aux autres. Donc posez votre question.

Brigitte GOURMANEL, association Quartiers de Cagnes-sur-Mer

On nous a dit également : il y a une faible part modale du fer. On est bien d'accord. Donc on est en train de miser sur le TER qui a une faible part modale. Donc pour le reste, on prendra le vélo.

On nous dit : on va aller sur Saint-Augustin. Je pense que ça va être une très grande part multimodale, c'est parfait. On y a prévu un très grand projet d'intérêt économique, on l'a vu hier. Je pense également qu'on a prévu le garage à bateau ?

Olivier KLEIN

Madame, posez votre question s'il vous plaît.

Brigitte GOURMANEL, association Quartiers de Cagnes-sur-Mer

Et bien est-ce qu'on a prévu le garage à bateau ? C'est un secteur qui est inondable, qui se trouve dans le lit du Var. Or là non plus, on ne l'a pas prévu.

Et puis est-ce qu'on a prévu Monaco ? C'est quand même le deuxième bassin d'emploi du département. Tout est misé sur Cannes Grasse. Et Monaco ?

Olivier KLEIN

Merci. Alors une dernière question ?

Une intervenante

Alors, je suis un voyageur. Je fais trois aller-retour Paris/Cannes tous les mois au minimum, et donc moi je pense aux voyageurs. Je suis très contente de la SNCF dans son ensemble.

Là, depuis quelque temps, on me parle de Cannes, et donc je pense aux voyageurs qui descendent à Cannes. Alors nous parlons de mai, juin, juillet, août, septembre. Vous les débarquez tous à Cannes-la-Bocca. Et ces gens-là, comment regagnent-ils Cannes ? En voiture, le long du littoral ?

Quand ils descendent du train, avec les enfants, avec les paquets, avec les vieilles personnes, à ce moment-là, ils font comment ? Ils prennent la nationale 7, qui n'est presque pas saturée ? Le bord de mer, qui n'est presque pas saturé ? Vous mettez des cars à leur disposition ? A ce moment-là, pourquoi, Monsieur, payer, en TGV, une première, si ensuite, entre Cannes La Bocca et Cannes, ils doivent mettre trois quarts d'heure ou une heure ? Moi, je continuerai à prendre une ligne qui m'amènera jusqu'à Cannes centre. Mais quand même, la question se pose pour Cannes La Bocca, où les gens vont descendre ; et ensuite, comment regagnent-ils Cannes ?

Olivier KLEIN

Merci. Alors il nous faut une réponse de RFF, de la SNCF également.

Michel CROC, Directeur régional RFF

RFF n'a pas préconisé une gare comme La Bocca. Non, ce n'est pas RFF. Monsieur a parlé de Cannes La Bocca, mais pas RFF.

Nous, nous avons dit que nous pensons utile qu'il y ait une gare nouvelle dans l'ouest des Alpes-Maritimes, dans un triangle Grasse Cannes Antipolis. Alors sans préciser la position, mais ça fait objet de discussions avec les collectivités du département, et l'Agence d'urbanisme. Et la desserte de Cannes, pour nous, dans notre dossier, c'est Cannes centre. C'est bien le TGV à Cannes centre.

Quant à la troisième voie, la troisième voie, les première phase et deuxième phase jusqu'à Nice, c'est bien un projet TER. Ce qu'on a voulu montrer par nos études de capacité, c'est qu'on pouvait y injecter des TGV en 2020. Voilà. On vous a parlé de limiter les capacités. On vous a dit que la capacité d'une ligne était de 12 trains, s'ils vont tous à la même vitesse, que ce sera de 15 quand il y aura des progrès, que quand on les mélange, on est plutôt à 9. Et là, on vous a montré des dispositions où l'on est à 7 ou 8 trains. Donc on vous dit que l'on n'est pas à la limite des capacités.

Et ensuite, je pense que, si Olivier Klein le veut bien, un officiel pourra vous montrer les différentes étapes possibles de... Maintenant ou plus tard.

Olivier KLEIN

Oui, alors un petit peu plus tard.

Il y avait plusieurs questions.

Un intervenant

Il faut une gare à La Bocca et une gare à Cannes, pour les TGV.

Olivier KLEIN

Monsieur Sarracino ?

Pierre SARRACINO, Directeur délégué TER, SNCF région de Marseille

Juste un mot, très court. Dans les questions, ont souvent été évoqués les problèmes d'accessibilité aux gares TGV, et je voulais donner la position de l'opérateur SNCF TER sur ce problème d'accessibilité aux gares TGV.

Donc nous, ce que nous préconisons fortement, c'est que, contrairement peut-être à ce qui s'est fait par ailleurs, le réseau LGV et les gares LGV soient reliées et connectées au réseau classique. Et que ensuite, à partir de ce réseau classique, la desserte des gares LGV, nous, avec le Conseil Régional, nous veillerons à ce qu'elles soient faites par un certain nombre de TER qui seront soit en correspondance, selon les cas, soit en navettes très fréquentes de façon à desservir ces gares.

Olivier KLEIN

D'accord. Est-ce que les participants à cette première table ronde ont d'autres éléments à ajouter ?
Non ?

Alors si, un dernier mot de Laurent Sabran.

Laurent SABRAN

Oui, moi je voudrais appuyer dans le sens des intervenants précédents. On a deux logiques qui apparaissent clairement tout au long de ce débat. Une logique de desserte nationale, internationale, où l'on doit aller le plus vite possible de point à point, sans perdre trop de temps dans les dessertes de centre-ville, entre les grandes agglomérations, plus du fret qui vient s'insérer sur ces relations internationales, et puis une logique régionale ou locale, où là, les habitants ont besoin de trains pour desservir les centres, pour répondre à leurs besoins quotidiens.

Et justement, pour trouver, à mon avis, une solution à ces deux logiques qui sont relativement contradictoires, la solution qui consiste à implanter des gares nouvelles en périphérie, extrêmement bien connectées au réseau classique, par des navettes avec des horaires judicieusement positionnés, et bien ça me semble être une solution de compromis intéressante à étudier, au moins pour certaines gares.

Un intervenant

Mais essayez avec des familles, des enfants et des bagages !

Olivier KLEIN

Bon, ce n'est pas ce soir que l'on va régler cette question des gares bis. On va de toute façon continuer à en parler dans la deuxième partie de la soirée, parce que cette question est à nouveau posée par les dessertes inter-cités.

J'invite ; tout d'abord, je remercie les participants à cette première table ronde, et sans plus de transition, j'invite les participants à la seconde table ronde à gagner la tribune : Michel Martin pour la Direction régionale de l'équipement, Louis Nègre pour l'Agence des déplacements des Alpes-Maritimes, s'il est là. Monsieur Giudicelli, Monsieur Jullien, Monsieur Leblond pour l'association TGV Provence Côte d'Azur, et Monsieur Seguin pour la SNCF.

2^{ème} partie - Le développement des dessertes inter-cités à grande vitesse

Olivier KLEIN

Alors même organisation pour cette deuxième partie, avec une représentation des spécificités du dossier du maître d'ouvrage sur la question posée : les inter-cités à grande vitesse.

Et ensuite, on va modifier un petit peu le programme. Une intervention de Monsieur Leblond, rapidement. Une intervention de Michel Martin, pour la DRE sur les trafics routiers. Monsieur Jean-Philippe Iglio n'a pas pu, *a priori* ; il m'a dit qu'il arriverait peut-être très en retard, et peut-être pas du tout. Donc *a priori*, il n'est pas là.

Je présenterai moi-même les résultats sur l'expérience de TER GV menée dans la région Nord-Pas-de-Calais. Et ensuite, table ronde.

Lise Mermillod.

Quelle desserte inter-cités permet le projet LGV PACA ?

Lise MERMILLOD, responsable des études économiques, RFF

On a vu, dans le courant de la première partie, en quoi la LGV PACA avait une réelle vocation à améliorer le déplacement de la vie quotidienne dans la région, pour des déplacements de proximité autour des agglomérations.

Ce que je vais essayer de vous démontrer maintenant, j'espère avec conviction, c'est qu'un service nouveau peut aussi être envisagé au service de la région, entre les agglomérations de la région, un service à grande vitesse qui n'aurait donc pas les mêmes vocations que le service TER.

Alors pourquoi ? D'abord parce qu'en 2020, on estime à 720 000 le nombre de déplacements entre les villes de la région. Les milieux urbains représentent à peu près la moitié de ces déplacements. Pour ces milieux urbains, on a vu, le TER peut apporter une solution. Restent 20 % de ces déplacements, qui sont des déplacements de moyenne distance, à l'intérieur de la région, et qui seront sensibles à cette nouvelle offre TER.

Pourquoi ? Parce que le temps de parcours et les vitesses ferroviaires resteront relativement lentes. Il faudra toujours environ 2 h 30 pour relier Marseille à Nice, à environ 90 km heure.

Sur ces déplacements à moyenne distance, la part du train, en global, aujourd'hui, est faible : 2,5 %. Mais sur de telles liaisons, la LGV offre la possibilité de développer de nouveaux services, à grande vitesse, à l'intérieur de la région, qui permettraient de capter une partie de ces flux. Sous réserve évidemment de mise en place d'une offre de services adéquats, c'est-à-dire rapides, fréquents, à l'instar de ce qui est fait dans le Nord-Pas-de-Calais, et que Monsieur Klein va nous présenter tout à l'heure, et ce, face à des conditions de circulation de plus en plus difficiles à vivre, sur tous les axes routiers de la région, et c'est ce que la DRE va nous présenter aussi tout à l'heure.

Parce que la LGV PACA et la ligne classique seront interconnectées en de nombreux points, dans le Var, au bord de l'agglomération de Toulon, à l'est du Var, dans les Alpes-Maritimes, à la ligne Cannes Grasse, on peut donc imaginer de faire circuler des trains à la fois sur la ligne classique et sur la ligne à grande vitesse. Donc ils n'auraient pas leur parcours uniquement tout le long en ligne classique ou tout le long en ligne à grande vitesse, mais ils pourraient commencer par la ligne classique, puis sortir à Nord Toulon, et emprunter la ligne à grande vitesse, pour aller à grande vitesse vers la Côte d'Azur. Ou inversement. Ou alors, relier uniquement à grande vitesse, à Marseille à Nice.

Ainsi, on pourrait allier rapidité et dessertes des centres-villes.

Ensuite, avec une nouvelle ligne, avec une nouvelle infrastructure, de nouveaux territoires pourront être desservis, et ce, en fonction de scénarios d'infrastructure. Je vous rappelle qu'on a étudié jusqu'à présent une vingtaine de scénarios, qu'à la demande de la CPDP, trois scénarios ont été plus approfondis pour le débat public, mais qu'aujourd'hui, aucun de ces scénarios n'est choisi, et aucun scénario n'est mis de côté.

Donc en fonction des scénarios, de nombreuses aires nouvelles à vocation régionale peuvent être envisagées. Dans les Bouches-du-Rhône, par exemple, dans le sud du pays d'Aix, à l'est du pays d'Aix. Dans le Var, ça pourrait être dans le centre du Var, à l'est du Var, ou au plus au nord, et dans les Alpes-Maritimes.

Ainsi, avec ces interconnexions et ces gares nouvelles, de nombreuses missions peuvent être mises en place. Je prends aussi pour un scénario qui s'étendrait au niveau du plateau de l'Arbois. Je vais essayer de vous expliquer.

Ici, on pourrait avoir une mission qui part de Marseille, par la ligne classique, qui relie Toulon, sort à Nord Toulon, et va rapidement vers la Côte d'Azur. On relierait l'est Var et Nice en 25 minutes, et Toulon centre à l'Ouest Alpes-Maritimes en 35 minutes.

Sur ce deuxième type de mission, alors là, on emprunterait la ligne à grande vitesse tout le long, de Marseille à Nice. On relierait Marseille à Nice en 1 h 10.

Sur ce troisième type de mission, on commencerait par emprunter la ligne à grande vitesse, puis on se débrancherait au niveau de l'est Var, pour irriguer toutes les gares de la ligne classique sur la Côte d'Azur, donc Fréjus, Cannes, Antibes. On aurait ici des temps de parcours entre Marseille et Cannes de 1 h 05, et entre Aix et Cannes, de 45 minutes.

Ainsi, sur de nombreuses relations, le train serait plus rapide que la voiture entre Marseille et Nice. Vous voyez sur ce schéma, en bleu, l'évolution des temps de parcours routier, d'abord en 2004, puis en 2004 avec de la congestion, puis en 2020 avec de la congestion.

En rose sur ce graphique, ce sont les temps de parcours ferroviaire. Le train en 2004, puis le train en 2020, avec la LGV, avec des hypothèses de mission, et enfin le train avec la LGV sans arrêt.

On s'aperçoit qu'alors que la route ne fera qu'augmenter ses temps de parcours, le train, lui, ne fera que les réduire. Et on arrivera à une situation en 2020 où les trains seront bien plus performants que la voiture.

Je vous parlais tout à l'heure de nombreux territoires qui peuvent être irrigués. On a quand même fait des simulations sur le potentiel de trafic et régional grâce à des services inter-cités sur les types de mission que je vous ai présentés aussi juste avant, et on s'est rendu compte que les gares nouvelles qu'on pouvait tester n'auraient pas la même vocation. Par exemple dans les Alpes-Maritimes, puisque nous sommes dans les Alpes-Maritimes, la gare serait très efficace pour le trafic de proximité, pour irriguer la zone de Sofia. Il n'y aurait plus de 9000 personnes par jour qui utiliseraient cette gare, pour des trains inter-cités.

Ce serait à peu près équivalent pour la gare d'est Var, qui est en voie de réactivation, puisque les TGV et les TER se croiseraient dans cette gare. Les gares distantes ne perdront pas leur vocation essentielle de desserte centrale. On aura toujours plus de 30 000 voyageurs à Marseille, plus de 12 000 voyageurs à Antibes.

Ainsi donc, avec la LGV PACA, je vous en ai déjà parlé tout à l'heure, des voyageurs supplémentaires dans les TGV, des voyageurs supplémentaires dans les TER, et des voyageurs supplémentaires dans les services de type inter-cités.

Je vous montre ici le site entre 1,5 et 3 millions de voyageurs supplémentaires. Ça dépend évidemment des scénarios d'infrastructures et des territoires qu'on irrigue. Ça dépend aussi du niveau d'offre.

On a regardé aussi la facilité du nombre de voyageurs, si on mettait encore deux fois plus d'offres. Là, ce serait avec un niveau d'offres de un train par heure, pour chacune des missions que j'ai présentées. Si l'on double cette offre, donc deux trains par heure pour chacune des missions, ça ferait six trains par heure entre Marseille et Nice. C'est beaucoup. On augmenterait la demande d'autant. Si l'on double l'offre, on augmente la demande d'autant.

Si l'offre était prolongée vers Montpellier, donc au lieu de s'arrêter à Marseille, les trains inter-cités continueraient vers le Languedoc. Là encore, on aurait une très, très forte fréquentation des trains et une augmentation de la demande.

Je conclus. Donc, on a vu, 5000 voiture en moins sur les routes de la région, à peu près 1500 à 1800 de ces voitures en moins sur la route, grâce à ces services inter-cités. Ça équilibre les parts de marché. Entre Marseille et Nice, on atteindrait une part de marché de 46 % pour le train, dans ces services inter-cités. Entre Toulon et Nice, 30 %, et entre Marseille et Cannes, 39 %. Les trains seraient bien remplis, entre 120 et 180 personnes dans le train.

Avec la LGV PACA, donc c'est la grande vitesse, c'est la grande capacité au service des déplacements régionaux. La grande capacité, c'est plus de trains sur la ligne Marseille Vintimille, de nombreux trains sur la ligne à grande vitesse. La grande vitesse, c'est des trains rapides entre les agglomérations de la région, c'est la mise en réseau des métropoles dans des espaces temps performants, et c'est aussi et surtout le choix de ne pas prendre 3 h 30 pour relier Marseille à Nice.

Olivier KLEIN

Merci. Alors sans transition, parce que là, il y a une contrainte de train, si j'ai bien compris, un exposé de Monsieur Leblond, pour l'association TGV Provence Côte d'Azur.

Enjeux et effets d'une mise en réseau des métropoles de la région PACA

François LEBLOND, association TGV Provence Côte d'Azur

Oui, je vous remercie beaucoup de me donner la parole maintenant, je suis obligé de vous quitter dans quelques instants.

Je voudrais simplement, au titre de l'association TGV Provence Côte d'Azur, d'abord répondre à une personne qui parlait tout à l'heure de Monsieur Peyrat, et de ce qu'il avait dit sur la très grande vitesse entre Paris et Nice. Dans son esprit, et dans le nôtre, il s'agit naturellement, comme à Nice il y a beaucoup de voyageurs pour Paris, de pouvoir à remplir des trains complets à Nice pour Paris, qui ne s'arrêtent pas. Pour certains, qui ne s'arrêtent pas. Mais bien entendu, il y a les trains qui ne s'arrêtent pas et les trains qui s'arrêtent. C'est déjà le cas entre Paris et Marseille, c'est le cas aussi entre Paris et Lyon. C'est simplement quelques trains par jour, dont les horaires seraient bien choisis, et qui feraient directement Paris Nice.

Je voulais rappeler cela, parce que je pense qu'il y avait un petit peu de confusion tout à l'heure sur ce sujet.

La deuxième observation que je voudrais faire, c'est que nous, associations, nous nous situons très directement dans le cadre de la décision prise par le gouvernement, le 13 décembre 2003, à propos de cette ligne. Je rappelle que cette décision n'est pas seulement une décision Paris Nice, enfin Marseille Nice, mais c'est une décision qui fait allusion à l'Arc méditerranéen, et à la nécessité de le densifier, cet Arc méditerranéen.

Alors qu'est-ce que ça veut dire, l'Arc méditerranéen ? Ca veut dire qu'il y ait des liens beaucoup plus étroits entre les grandes cités autour de la Méditerranée.

Aujourd'hui, c'est le TGV qui a rapproché Marseille et l'agglomération cannoise et niçoise. Non, excusez-moi, c'est l'autoroute. C'est l'autoroute qui a été un accélérateur des relations entre Marseille et Nice. Je me souviens comme Préfet, puisque j'ai été Préfet, que quand j'étais très jeune, on me disait toujours que le Préfet de Marseille et le Préfet de Nice ne se parlaient jamais, et qu'ils vivaient dans deux univers complètement séparés. L'autoroute les a rapprochés. Mais les routes, c'est deux heures, et donc sur Marseille et Nice, ça n'est pas satisfaisant.

Mais ce que je crois, ce qui est très important à dire, c'est qu'avec ce TGV, avec tout ce qui a été dit par les orateurs qui m'ont précédé, le fait d'avoir la possibilité de rejoindre de villes en une heure, c'est un changement de nature. C'est un changement pour les universités. C'est un changement pour les centres de recherche, c'est un changement pour les entreprises. C'est donc une économie tout à fait nouvelle qui se développe grâce à cette nouvelle infrastructure.

Et cela, c'est ce qu'a voulu le gouvernement dans la décision du 13 décembre, qui a fait allusion également, naturellement, au fait que ces cités qui sont dans d'autres régions, doivent être en relations très étroites avec les cités qui sont le long de la Méditerranée. Je parle de Gènes, je parle de Montpellier, je parle probablement de Perpignan, qui est un peu plus petit mais c'est tout de même important, et naturellement de Barcelone. Et quand vous arrivez à créer un TGV sur l'ensemble de ces réseaux, TGV ou presque TGV, pour certains endroits, mais en tout cas qui sont rapides, vous vous apercevrez que toutes ces villes sont espacées les unes des autres, en temps, de 1 heure à 1 heure 30.

Alors ce n'est pas la durée totale qui est importante, c'est le fait que de ville à ville, elles puissent avoir des durées de parcours extrêmement courtes. Et c'est cela qui créera un lien entre les cités. Tout le monde parle de l'Arc méditerranéen, mais ça, c'est concret. C'est quelque chose d'extrêmement précis.

Et pour les matérialiser, nous, associations, nous avons pris une initiative très forte, qui est de créer un dossier Interreg. Alors je ne sais pas si tout le monde sait ce qu'est un dossier Interreg, dans la salle. Je rappelle que c'est un dossier européen, qui dépasse nos frontières, et qui peut être présenté au niveau de Bruxelles, au niveau de l'Europe, qui finance ce projet à 50 %, et qui doit mettre en relief les liaisons existantes entre deux, voire trois pays.

Il se trouve que nous avons des liaisons très étroites maintenant avec la Vénétie. Nous avons des liaisons très étroites avec la Catalogne. Nous avons pris des contacts très suivis, c'est difficile jusqu'ici mais ça vient, avec le Languedoc-Roussillon, et tout cela va permettre de mettre au point un dossier qui pourra être présenté à la fin du mois de mai à Bruxelles, enfin pas forcément à Bruxelles mais c'est à Rome, je crois, qu'il faut le présenter, et qui matérialisera cela.

Donc vous voyez, nous nous situons complètement dans la perspective de la décision ministérielle du 13 décembre, et nous espérons que ce débat contribuera à mettre en évidence ce qui a été souhaité, non pas seulement par le gouvernement mais par tous les acteurs qui ont contribué à ce que cette décision intervienne.

Voilà ce que je voulais dire, au nom de l'association TGV Provence Côte d'Azur, en me réjouissant du débat d'aujourd'hui. Je voudrais féliciter tous ceux qui ont donné les éléments qu'ils ont donnés. Je crois qu'ils ont contribué à dépassionner un certain nombre de sujets. Il faut dépassionner tout cela. Quelqu'un disait tout à l'heure : il faut à la fois aller très vite et relier les cités les unes aux autres. Ce n'est pas très facile. Il faut parler du fret, ce n'est pas simple.

Tous ces éléments-là, je crois qu'ils ont été donnés par ceux qui m'ont précédé à la tribune, et donc je les en remercie, et je voulais vous le dire avant de, malheureusement, être obligé de vous quitter.

Olivier KLEIN

Je vous propose de prendre une ou deux questions à l'issue de cet exposé. Allez-y.

Nicolas CHATELEUX

Bonjour, Nicolas Chatelleux, étudiant et habitant Draguignan. Pour dire aussi qu'il y avait quand même des varois présents ici, parce que ça a tourné pas mal sur les Alpes-Maritimes.

C'était un petit peu pour essayer de répondre à la dame qui s'inquiétait des dessertes au niveau de Cannes La Bocca et de Cannes. Personnellement, je ne voyais pas, finalement, ce qui empêchait un TGV au départ de Paris d'arriver à Cannes La Bocca, et ensuite d'utiliser l'ancienne ligne pour relier la gare existante. J'imagine que ça ne peut pas être possible pour tous les trains, mais pour un certain nombre, c'est possible.

Maintenant, plus généralement au niveau de la région, j'aurais voulu poser une question à RFF, à savoir : en pourcentage, approximativement, quel pourcentage des trains qui utilisent la ligne

actuelle, quel pourcentage de TER pourrait utiliser la nouvelle ligne, de manière à gagner du temps ? Parce que vous n'êtes pas sans savoir que beaucoup d'habitants du Var, et notamment du centre Var, travaillent à Toulon, à Marseille, voire dans les Alpes-Maritimes, donc la possibilité que des TER utilisent la ligne nouvelle pourrait permettre un gain des temps, outre le gain de temps déjà procuré par la décongestion du trafic. Voilà, merci.

Olivier KLEIN

Alors la SNCF, naturellement.

Alain SEGUIN, Directeur de la stratégie, SNCF région de Marseille

Oui, je voudrais répondre à la première question qui a été posée, à propos des dessertes de centre-ville, Cannes étant pris comme exemple.

Dans la desserte qui est montée aujourd'hui par la SNCF pour illustrer ce que peut être le projet de LGV dans les trois scénarios approfondis, il y a des dessertes de centre-ville par les TGV. Ils ne passent pas tous comme des fusées sur la ligne nouvelle. Je n'ai pas le chiffre exact en tête, mais je crois que sur Cannes, par exemple, il est prévu de faire arriver des TGV par la ligne nouvelle jusqu'à un endroit où l'on est raccordé avec la ligne classique. Aujourd'hui, je crois que dans le projet, c'est aux alentours du Muy. Mais ça reste encore ouvert, on est en débat public. Ces TGV emprunteraient ensuite la ligne classique pour desservir à la fois Cannes centre, Cannes-la-Bocca n'est pas encore étudié, donc ça aussi, c'est ouvert, Cannes centre, Antibes, enfin les villes desservies actuellement, jusqu'à Nice centre. Il y en a, je crois, aujourd'hui, dans la desserte prévue, cinq ou six par jour.

C'est un des atouts du TGV, justement, c'est de pouvoir emprunter les lignes classiques.

Aujourd'hui, ce qui est prévu, c'est un raccordement physique, oui. Mais la voie LGV est raccordée à la ligne classique.

Un intervenant

C'est formidable, ce que je vous dites. Ce n'est pas encore apparu. On pouvait avoir justement des sorties d'autoroutes, si vous voulez, et pas uniquement la troisième voie à partir d'Antibes, mais ces sorties qui permettaient d'utiliser au maximum la ligne nouvelle et de sortir de la ligne classique, c'est magnifique.

Alain SEGUIN, Directeur de la stratégie, SNCF région de Marseille

Oui, je suis très heureux que vous soyez content de ce sujet, mais enfin c'était contenu dans les études, je ne fais que préciser ce qui était contenu dans les études.

Olivier KLEIN

Alors une autre question ? Monsieur ? On va vous apporter un micro. Présentez-vous, s'il vous plaît.

Un intervenant

D'après ce qu'a dit madame, le RER rapide ne passerait pas à Antibes. Donc Antibes n'aurait peut-être plus de gare TGV ni d'ER rapide.

Lise MERMILLOD, responsable des études économiques, RFF

Alors je vais déjà répondre à la question de tout à l'heure, sur l'histoire du pourcentage des TER. Je crois qu'il y a des notions qu'il ne faudrait pas confondre. Ce n'est pas avec les TER qu'on ferait des services inter-cités rapides, ce serait avec un nouveau type de matériel, un peu hybride entre un TER et un TGV, qui pourrait accélérer, qui serait plus léger qu'un TGV et qui pourrait accélérer et décélérer plus rapidement, mais qui n'irait peut-être à 350 km. Donc ça, c'est la première chose.

La deuxième chose. Combien de trains inter-cités peut-on faire circuler sur cette ligne à grande vitesse ? On peut en faire beaucoup. Je crois que sur la ligne à grande vitesse, on peut faire circuler trois inter-cités par heure et trois TGV par heure. Donc ça laisse la capacité pour faire passer six trains par heure. Ce qui est beaucoup.

La desserte d'Antibes. Je vais essayer de vous passer un schéma. En fait, la desserte d'Antibes n'est pas du tout abandonnée, au contraire. On aurait des missions qui iraient à grande vitesse depuis Marseille jusqu'à Nice, donc effectivement ils passeront à Antibes, mais de toute façon, il ne s'y arrêteraient pas, parce qu'il n'y a absolument aucun intérêt à ce qu'elles aillent prendre la ligne classique et engendrer de la saturation nouvelle.

Par contre, il y aurait des missions qui sortiraient de la ligne à grande vitesse à Est-Var, pour irriguer la ligne classique et Antibes.

Olivier KLEIN

D'accord, donc voilà une réponse. Une remarque de Monsieur Giudicelli ?

Philippe GIUDICELLI

J'ai une question peut-être un peu idiote, mais est-ce qu'on peut déconnecter un train, le couper en deux ? Peut-on, comme on faisait avant, décrocher les wagons, en mettre un d'un côté, un de l'autre ? Est-ce que c'est possible ?

Olivier KLEIN

C'est possible, je le vois tous les jours.

Alain SEGUIN, Directeur de la stratégie, SNCF région de Marseille

La réponse est oui, on peut toujours couper en train, quel qu'il soit, que l'on parle de TGV ou de TER. Alors à un train TGV, quand il est constitué de deux unités simples, deux U.S., il s'appelle une U.M., et on peut le déconnecter à volonté. Techniquement, c'est faisable.

En termes d'exploitation, il faut compter tout un système pour avoir deux conducteurs, pour que les horaires soient bien calculés, etc., c'est un petit peu compliqué.

Dans le sens du décrochement, c'est encore relativement faisable. Là où ça se complique, c'est dans le sens du rattachement, quand deux TGV doivent converger vers une même gare pour se raccrocher l'un sur l'autre et repartir ensuite en une seule Unité Multiple. Ca suppose que l'on ait une excellente, et je pèse mes mots, régularité, et que les trains arrivent parfaitement à l'heure, sans incident. Sinon, on introduit, sur un des deux trains, l'irrégularité que l'on a eue sur l'autre branche. C'est possible, mais c'est plus fragile en exploitation.

Et ça se fait déjà, d'ailleurs. Ca se fait sur Avignon. Ca se fait sur Lyon, aussi. Marseille ? Marseille, je ne suis pas sûr.

Olivier KLEIN

Alors par rapport au programme initial, il y a une modification. On profite de la défection de Monsieur Iglio, qui représentait les autocaristes, et qui devait parler des expériences de certains inter-cités par autocar, sur autoroute, qui existent déjà dans la région PACA, entre Avignon et Aix d'une part, et entre Aix et Nice d'autre part. Et donc, à la place, Claude Jullien, de la FNAUT nous propose une intervention, relativement fouillée semble-t-il, sur les questions d'offres inter-cités à grande vitesse.

Donc je peux vous laisser une dizaine de minutes.

Les offres inter-cités à grande vitesse**Claude JULLIEN, FNAUT PACA**

Je voudrais revenir sur la notion de TER GV, c'est-à-dire TER à grande vitesse, mais sans que ça soit contradictoire avec ce qu'a déjà dit Lise Mermillod ou RFF, ou la SNCF en général.

Je parle de la question : qu'est-ce qu'un TER à grande vitesse ? Pour nous, il doit relier des capitales régionales. Si possible, il doit relier les centres-villes. Et là, on repose à nouveau la question des gares dites betteraves.

Pourquoi relier les centres-villes ? Parce que c'est le pôle d'un abattement naturel des transports en commun. Les transports en commun, souvent, ont mis 10 ans, 20 ans, 30 ans, 40 ans à se mettre en place et s'organiser, à atteindre un certain équilibre et vouloir construire des gares à la périphérie, souvent, on rompt un petit peu ces équilibres. Il est certain que l'on n'arrivera pas à des dessertes en étoile satisfaisantes autour des nouvelles gares comme on peut l'avoir autour des gares de centre-ville.

Il faut qu'un TER à grande vitesse soit un service court, c'est-à-dire 1 h 30 au maximum. Et en 1 h 30, on peut estimer que l'on parcourt environ 400 km, ce qui donne les possibilités suivantes.

Alors si l'on prend Marseille comme centre de l'étoile, mais Lyon pourrait également bâtir une étoile TGV, Toulouse pourra le faire plus tard, Bordeaux ; je pense que Bordeaux aura bientôt trois directions TGV, enfin disons dans la dizaine d'années. On s'aperçoit que l'on peut naturellement relier Nice, qui est à 224 kilomètres ; ce sont des kilométrages par les lignes conventionnelles. On peut également envisager un TER GV qui irait à Lyon. On sait quand même que le service TGV entre Marseille et Lyon s'est considérablement développé avec la mise en service de la ligne nouvelle, mais pas de manière satisfaisante. Parce que c'est l'illustration typique d'arrêts intermédiaires, que ce soit à Avignon ou à Valence, dans des gares à l'extérieur de la ville. Et pour nous, ça ne rentre pas tout à fait dans le cadre d'un TER.

Le TGV Méditerranée, pour nous, c'est un petit peu là-dessus, la grande critique que l'on pourrait faire, c'est qu'il est relativement peu raccordé à la ligne ancienne. Je crois qu'il y a deux raccordement en tout et pour tout, c'est Saint-Marcel, Les Valences et La Pallu. Et encore, on lit dans les documents internes de la SNCF, que par exemple, le raccordement de La Pallu est privilégié dans le sens sud-nord, en cas d'incident, alors qu'on peut difficilement l'exploiter dans le sens nord-sud. Des choses comme ça, donc c'est quand même très restreint.

400 km, on peut également aller à Toulouse, 383 km aujourd'hui. Il manquera sans doute, à une époque, le tronçon Toulouse Narbonne, mais on peut penser que, par prolongation des futurs TGV Bordeaux Toulouse, le terrain Toulouse Narbonne n'est quand même pas une région des montagnes, donc ça ne sera pas une ligne TGV qui coûtera excessivement cher, et l'on peut espérer un jour un bouclage du TGV qui deviendrait en quelque sorte à ce moment-là le Grand Sud, de Bordeaux à Nice.

Et puis je n'ai pas oublié Grenoble. Alors bien sûr, il n'y aura pas de ligne TGV vers Grenoble à partir de Valence, mais on aura quand même un itinéraire électrifié, qui fera moins de 100 km, et qui donc pourra parfaitement être parcouru éventuellement, alors soit par des rames TGV, soit par un matériel TER spécialisé à grande vitesse. Mais si tout ça doit se faire en 2020, je crois que l'on aura largement le temps d'étudier un matériel adéquat. Donc pas de procès d'intention.

Je n'ai pas oublié non plus la petite ligne de Arles-la-Vilaine. Je pense que là-dessus, un jour il faudra quand même discuter. Ca ne serait pas que pour des relations TER à grande vitesse, mais peut-être également pour un itinéraire fret à partir de Fos2XL, et là, il y aurait une idée de la réactiver de manière relativement économique, malgré le fait qu'il manque le viaduc sur le Rhône aujourd'hui, et malgré le fait qu'elle soit déferée en partie.

Olivier KLEIN

S'il vous plaît, essayons de rester sur le projet.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

Bon. Alors sur quelle ligne peut-on faire un TER GV ? Si possible, sur toutes les lignes à traction électrique où l'on roulerait à 200 km heure. En dessous, ça ne serait pas véritablement un TER GV. Et éventuellement sur des lignes à traction diesel, comprises entre 130 et 160 km.

Là, c'est un peu le plan des infrastructures actuelles. Je ne vais pas m'étendre là-dessus. Sur la région PACA, on voit quand même que les relations ferroviaires sont très concentrées autour du delta du Rhône, dans la vallée du Rhône et sur le littoral de la Côte d'Azur.

Là, j'ai recensé un petit peu de tous les itinéraires à grande vitesse qui existent, soit sur la région PACA, soit à proximité. Alors on trouve naturellement la ligne à grande vitesse existante du TGV Med. On trouve les anciens tronçons, sur la ligne ancienne Paris Marseille, ou avant, le TGV Med roulait à 200 km heure. Et on trouve quelques tronçons de lignes, aujourd'hui en diesel, mais qui comportent des sections rectilignes où l'on pourra un jour, peut-être avec des AGC, rouler à 160, ou des choses comme ça.

La conclusion, c'est qu'on s'aperçoit qu'aujourd'hui, il n'y a pratiquement pas de tronçon de ligne ancienne qui permette de pratiquer les grandes vitesses à l'est de Marseille. Dans la conclusion, c'est qu'on ne pourra pas faire un TER GV à l'est de Marseille sans ligne nouvelle. Ca, c'est absolument impératif.

A partir de là, on nous a opposé : et la technologie pendulaire ? Alors on en est très vite revenu. De toute façon, nous, on en est revenu depuis des années et des années déjà. Le gain est de cinq minutes au cent kilomètres environ. Marseille Nice, ça fait 224 km, le gain possible est de 10 à 15 minutes. Ca ne ferait naturellement gagner aucun sillon supplémentaire. Ca augmenterait le différentiel de vitesse entre les trains sur la ligne ancienne. Donc le pendulaire n'a pas véritablement beaucoup d'intérêt. Nous, on pense au pendulaire davantage sur les petites lignes, genre Massif Central, ou comme l'essai qui avait été fait pour faire une relation Montpellier Mandes, ou des choses comme ça.

Mais comme tout le matériel TER est en cours de renouvellement, je vois difficilement une région acheter quelques rames TER. Elles seraient les seules à les posséder en France, les seules à devoir les maintenir. Il faudrait un atelier spécifique à cela, pour quelques rames en France. Donc je pense que l'on a peu de chance en fait de voir émerger le pendulaire en France.

Alors après, j'en suis arrivé à examiner les différents scénarios de la ligne nouvelle, tel que présenté par RFF et la SNCF. Alors on commence par le scénario trois axes. Je ne vais pas beaucoup m'étendre, je vais essayer de faire court. Mais on s'aperçoit que c'est celui qui permettrait le plus difficilement une desserte interne intra-régionale entre les grandes capitales, du littoral principalement. Si l'on voulait faire une relation TER GV Marseille et Nice, on s'aperçoit que plutôt que de le faire partir vers l'est ; parce que je crois que la SNCF nous offre de la faire partir à l'est, vers Aix TGV, de se débrancher soit après soit avant, peu importe, ça, c'est un schéma de principe ; on éviterait totalement les Arcs. Dans ce scénario, on éviterait Toulon, surtout, et même les Arcs. La gare TGV qui est appelée Est-Var ne serait qu'au Muy. Etc.. Et du côté de Nice, ça ne changerait pas beaucoup.

Le scénario deux axes, qui est plutôt le scénario privilégié par RFF, est quand même un peu plus satisfaisant, il faut bien l'avouer, mais pas complètement. On ne peut pas créer véritablement des TER totalement satisfaisants de Marseille à Nice.

Idem pour un autre scénario deux axes, bien qu'un peu meilleur parce que celui-là, il passe véritablement à Toulon.

Un autre scénario deux axes, qui lui, part de l'est de Marseille. Alors là, il y a une discussion : faut-il les arrêter à La Blancarde, faut-il passer par Marseille Saint-Charles ? Nous, on reste un petit peu

partisans de la gare Saint-Charles, ne serait-ce que pour des raisons d'exploitation, de régularité. On a quand même une gare où il y a 15 ou 16 voies, alors qu'à La Blancarde, on n'en a que quatre ; c'est quand même plus difficile à exploiter. C'est vrai que ça deviendra multimodal à Marseille, mais Marseille Saint-Charles nous semble quand même préférable.

Le rebroussement à Saint-Charles, pour nous, n'est pas une catastrophe. Ca allonge le trajet de 2,4 kilomètres. Si l'on prend la référence exacte des kilométrages, c'est quand même très peu. On s'aperçoit que même aujourd'hui, la SNCF utilise beaucoup l'arrêt de Saint-Charles comme un arrêt de régularité, c'est-à-dire qu'il est quelquefois un petit peu plus long que nécessaire, et c'est un moyen petit peu indirect de remettre le TGV dans la régularité.

Alors nous, bien entendu, le scénario qui aurait notre préférence, ce serait le scénario un axe, qui partirait de Marseille, qui pourrait desservir Toulon. On est absolument d'accord que les TGV directs Nice Paris puissent chuintier Toulon et Marseille, soit par des tunnels ou des bouts de ligne à l'extérieur de la ville, dans le cas de Toulon surtout. Marseille, il semble qu'on ne pourrait pas, dans ce cas-là, éviter un tunnel. On serait plutôt d'accord, à ce moment-là, que le tunnel sous la ville de Marseille soit phasé, soit en fait le dernier ouvrage à construire ; et je dirais même peut-être à commencer après l'inauguration de la ligne, pourquoi pas ? Pour nous, ce scénario serait une véritable alternative à l'automobile, parce qu'on irait vraiment de centre-ville à centre-ville.

Alors vous voyez que par exemple, on a prévu un raccordement à la gare qu'on appelle Ouest Alpes-Maritimes. Et on s'aperçoit qu'à partir de là, on peut éventuellement avoir deux itinéraires, puisque le grand coup de génie, c'est d'être parfaitement compatible avec les lignes anciennes. On peut, à partir de là, par différents raccordements, soit continuer en ligne à grande vitesse au plus près de Nice, soit desservir le chapelet des lignes littorales depuis Cannes, etc..

On insiste beaucoup sur le cadencement. Parce que là, c'est un petit peu le problème de l'œuf et de la poule.

Olivier KLEIN

Il va falloir conclure.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

Oui. L'attractivité d'un service dépend beaucoup du cadencement. Plus on attirera d'automobilistes, plus le trafic augmentera. Plus le trafic augmentera, plus on pourra pratiquer ce cadencement. Et plus on pourra cadencer, plus le service sera attractif.

Alors je voudrais finir sur cette vue qui est, à mon avis, très importante, où l'on voit l'intérêt de la mise en ligne, par un TER GV, des différentes villes du littoral.

Si l'on adopte un type de scénario qui ne permet pas cette mise en ligne, on aura des TGV directs aux heures de pointe ; ça, c'est tout à fait possible. Mais aux heures creuses, alors on aura une grille, à ce moment-là, qui démarrera tôt le matin. Bon, là, je n'ai mis que deux traits, mais ça peut être deux, trois ou quatre TGV, ce n'est jamais qu'un schéma de principe. On aura naturellement des aller-retour autour de l'heure du repas. Des aller-retour autour de 18 heures, ce qui est une heure de pointe traditionnelle. Et puis les derniers TGV qui doivent rentrer avant 24 heures.

Donc on en arrive à un TGV ultrarapide Nice Paris, mais en caricaturant, peut-être toutes les trois heures ; je ne sais pas.

Alors ne vaut-il pas mieux, à la place, un TGV qui, aux heures creuses, desservirait davantage de villes du littoral, justement en choisissant un scénario qui permet une meilleure mise en ligne des villes ? Et à ce moment-là, on comble la grille aux heures creuses, avec des TER un peu moins rapide, mais qui permettent de maintenir la fréquence beaucoup plus facilement.

Donc je crois quand même que la deuxième grille est beaucoup plus attractive que la première. Ça plaide quand même pour un certain type de scénario.

On ne peut pas bâtir la deuxième grille avec n'importe quel scénario. C'est surtout c'est que je voudrais laisser paraître.

Olivier KLEIN

D'accord, je crois que c'est clair. Est-ce que ça suscite des questions ? Visiblement, oui.

Un intervenant

Je voudrais simplement faire quelques réflexions générales. Parce que le débat public, ça fait monter des propositions, mais à qui ?

Et j'ai été surpris, tout à l'heure, de voir un responsable d'un Conseil Général, qui n'a pas en charge les voies ferrées, au point de vue attribution juridique et politique, dire : on pourrait faire un RER gratuit. Parce qu'on utiliserait les voies SNCF. Alors je ne sais pas si RFF a bondi en disant : dites, mais les voies, on les fait payer.

Donc essayer de dire simplement, qu'entrent ensuite les inter-cités. Les inter-cités, on va faire Gènes, et puis on va faire Barcelone, mais surtout pas de pendulaire. Mais le Pendolino, ça existe. Le Pendolino, nos amis italiens le font circuler à grande vitesse. Et nos amis espagnols, ils sont en train de monter avec Siemens et puis Talbot. Et puis le TGV Est qui s'arrête à Strasbourg. Donc les TER ou grande vitesse de proximité...

Je sors de l'Hexagone et je vais à Gènes, je vais à Barcelone ; et je m'adresse à vous également, Madame. Comme à Lille on est sorti en allant à Bruxelles, en allant en Angleterre et en allant même en Suisse. Vous l'avez sorti avec qui ? Avec des opérateurs. Et c'est là où, tout à l'heure, par rapport à Monsieur le responsable SNCF régional, si vous voulez, les TER ont augmenté. Merci la région.

C'est-à-dire que le territoire qui a décidé de développer et de financer les TER, c'est la région. Et donc la SNCF s'exécute de la meilleure façon. Et donc Monsieur Leblond qui a dit : je vais voir avec mon association comment on va faire des accords interrégionaux entre la Vénétie, la Catalogne et nous ; et pour justement s'adresser à qui ? A ce moment-là, c'est qui, la SNCF ?

Quand on fait monter les propositions, il faut savoir auprès de qui, pour être entendu. Dans le nord, on a fait Thalys, on a fait Eurostar. Et je ne veux pas pousser le bouchon trop loin en disant qu'en

2020, il y aura d'autres opérateurs qui arriveront, et pourquoi pas Virgin, avec du pendulaire, pour faire des liaisons à inter-cités rapides.

J'ai voulu réveiller un peu. Merci.

Olivier KLEIN

Merci. Alors ?

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

Alors deux mots sur le pendulaire. Mais le pendulaire, c'est un problème gigantesque, et il faudrait presque une heure pour l'exposer.

Le pendulaire n'a pas eu de succès en France pour une raison bien simple. Je vais avoir un discours un peu cocorico, mais on avait un réseau ferroviaire qui était tellement bien construit, qui était développé principalement sur des lignes de fond des vallées, sur lequel, sans grande difficulté, après l'électrification générale du réseau, qui s'est passé de la fin de la guerre jusqu'aux années 70, en gros, on avait des lignes tellement bien tracées, que par rapport à tous les autres pays d'Europe, on y a fait du 160 km heure comme rien ; sans problème.

Les autres pays, ils ont fait du pendulaire parce qu'ils essayaient d'atteindre le niveau français, en quelques sortes. Et même aujourd'hui, en pendulaire, bien souvent, ils n'arrivent même pas à 160. Alors ils arrivent, dans certains cas, au-delà. Mais remarquez bien que quand il s'agit d'un trafic très important et de grands axes à l'intérieur d'un pays, que ce soit l'Allemagne, l'Italie ou l'Espagne, puisque ce sont quand même trois pays qui ont beaucoup donné au pendulaire, et bien ils sont comme nous, ils construisent des lignes nouvelles.

Je vous l'ai dit tout à l'heure, le gain de temps entre Marseille et Nice, c'est 10 à 15 minutes. Alors qu'avec la ligne LGV, on change complètement de championnat. On ne joue plus du tout dans le même championnat.

Olivier KLEIN

Alors la SNCF, une réflexion sur le pendulaire ?

Alain SEGUIN, Directeur de la stratégie, SNCF région de Marseille

Oui, rapidement, sur le pendulaire. Oui, et sur les opérateurs.

Pour le pendulaire, il faut savoir que le pendulaire, son principal intérêt, c'est de permettre de circuler plus vite sur des voies qui comportent beaucoup de courbes. Donc je reprends ce qui a été dit à l'instant, c'est que les grandes lignes de la SNCF sont en général tracées pour n'avoir pas trop de courbes, et elles sont en majorité tracées pour le 160 km/heure, c'est vrai, je le confirme.

Il faut savoir aussi que l'on a une réglementation en France, et je crois qu'elle est internationale d'ailleurs, c'est qu'au-delà de 160 km, il ne faut plus de passage à niveau sur une ligne.

Alors pour passer une ligne et circuler actuellement à 160 km par des trains classiques avec du trafic pendulaire, il faut déjà remplir cette condition de supprimer tous les passages à niveau ; d'une part. Il faut ensuite renforcer complètement l'armement de la voie. Mais là, je parle pour RFF, excusez-moi. Il faut parfois même la renouveler complètement, pour lui mettre un armement lourd, du fait des efforts transversaux apportés par le pendulaire qui circule à plus grande vitesse.

Et puis on a encore le problème à résoudre qui a été présenté tout à l'heure sous forme de graphiques pour un autre sujet, sur la troisième voie, c'est que l'on a des trains qui circulent éventuellement à des vitesses différentes, puisque l'on n'aura pas forcément que des trains de technologie pendulaire sur tous les tronçons de ligne.

Voilà ce que je voulais dire, d'une manière très globale, sur le pendulaire, qui est par ailleurs une bonne technologie, à condition que la voie s'y prête, qu'elles soient bien courbe, et qu'on y spécialise le trafic au pendulaire.

Olivier KLEIN

Alors une voie courbe sur laquelle on ne roule pas à 160, moi j'en connais une, entre Marseille et Nice. Vous le confirmez, RFF, que la solution pendulaire ne ferait gagner que 10 à 15 minutes, puisque ce sont les chiffres qui ont été avancés ? Alors il faudrait qu'ils le disent ici et maintenant.

Michel CROC, Directeur régional RFF

Oui, bien sûr, nous le confirmons.

Philippe GIUDICELLI

Moi, j'ai une question, j'espère que RFF va pouvoir répondre. En 2020, quel temps mettra-t-on pour aller à Milan, par exemple ? Est-ce que vous pouvez répondre à cette question ? Combien de temps faudra-t-il pour aller à Rome, pour aller de Cannes à Rome ? Aujourd'hui, pour aller de Cannes à Rome, je vous signale qu'il faut 10 heures, en train. Autrement dit, on n'y va pas en train.

Olivier KLEIN

Alors bon, RFF cherche les chiffres. Effectivement, ce n'est pas dans ce schéma pour Milan et Rome. Vous n'avez pas la réponse tout de suite. Alors ce que je vous propose, c'est de passer à l'exposé suivant.

C'est un exposé un petit peu particulier. Et qui donne la réponse après, si tu la trouves. Donc c'est un exposé un petit peu particulier. C'est moi qui vais le dire, mais je ne prends pas à mon compte ce que je vais dire.

Je vais présenter ici des données qui m'ont été transmises par le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, à propos de l'expérience, qui est menée là-bas, de mise en place d'un service de TER à grande vitesse, principalement entre Lille et Dunkerque.

Donc la CPDP reste dans sa parfaite neutralité. Ce qui est présenté ici, nous ne le défendons pas. Je le présente simplement parce que les lillois ont jugé que venir à Cannes parler dix minutes de leur expérience, ça leur coûtait cher en déplacement. Donc voilà.

L'exemple des TER GV dans la région lilloise : présentation des données

Olivier KLEIN, Commission particulière du débat public

L'exposé commence par l'affirmation que le service des TER GV est un complément d'une offre TER déjà passablement étoffée. Les objectifs sont assez classiques, il s'agit de relier des agglomérations pour permettre l'accès à l'emploi, des études, etc..

La solution a été négociée avec la SNCF ; donc c'est la région, qui est l'autorité organisatrice des transports régionaux, qu'ils soient à grande vitesse ou à petite vitesse. Donc elle a été négociée avec la SNCF, l'idée étant de profiter de la traversée de la région Nord-Pas-de-Calais par des lignes à grande vitesse, pour essayer de rendre accessibles ces services aux trafics régionaux.

Et l'opportunité, c'est effectivement le fait qu'il y a des sillons disponibles sur la ligne nouvelle entre Lille et l'entrée du tunnel sous la Manche, puisque le trafic y est nettement moins dense qu'entre Lille et Paris.

Les principes de fonctionnement. Alors il y a deux types de TGV qui sont utilisés. Techniquement, ce sont exactement les mêmes rames. Simplement, la région a négocié avec la SNCF la réservation d'un certain nombre de places, dans des TGV existants, des TGV grandes lignes, affrétés par la SNCF, dans lesquels la région réserve un certain nombre de places qui sont accessibles aux voyageurs régionaux, aux conditions tarifaires des transports régionaux. C'est-à-dire que ce ne sont pas les mêmes conditions tarifaires que celles de la SNCF grandes lignes.

Et l'offre a été ensuite étoffée avec des TGV affrétés spécifiquement par la région Nord-Pas-de-Calais. Donc là, ce sont des TGV qui sont complètement réservés aux transports régionaux.

Alors pour les voyageurs régionaux, la différence, c'est qu'aucune réservation n'est obligatoire, contrairement aux TGV grandes lignes. D'autre part, il y a une tarification particulière, qui est mise en place par la région. Pour prendre un TGV, il y a un supplément, et donc ce supplément vient en complément des abonnements TER habituels, travail ou études, mais donc à des conditions tarifaires qui sont assez intéressantes.

Et vous voyez, le coût des suppléments. A la journée, c'est trois euros pour pouvoir utiliser les grandes vitesses, le passe hebdomadaire, dix euros, et le passe mensuel, dix-huit euros. Page suivante.

Donc cette expérience suscite l'intérêt des voyageurs, selon une enquête, qui date un peu, mais qui est en fait antérieure à l'expérience.

On voit que les abonnés travail sont très intéressés par l'expérience, que les étudiants, boursiers ou non boursier, sont également très intéressés ; un petit moins parce que le passe constitue un obstacle financier un petit peu plus important pour des gens qui ne gagnent pas encore leur vie.

Donc la desserte a été mise en place par étapes. D'abord par l'utilisation de TGV existants, donc comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure. Et vous voyez, en termes de temps de parcours, le temps de trajet entre Lille et Dunkerque est passé d'une heure à 30 minutes, entre Lille et Calais, d'1 h 15 à 38 minutes, et Lille Boulogne, une heure au lieu de deux heures. On est donc sur des divisions par des temps de parcours.

Bon, je passe sur Lille Arras, il y a une desserte par jour.

Alors une petite carte. Vous voyez qu'effectivement, le trait jaune entre Lille et Calais reprend le tracé de la ligne vers le tunnel sous la Manche, donc la région est vraiment traversée par la ligne nouvelle.

Là, vous voyez les dessertes qui sont mises en place depuis décembre 2003, avec des niveaux de dessertes Lille Dunkerque à cinq aller-retour par jour, Lille Calais à sept, et Lille Boulogne à cinq aller-retour par jour.

Cette offre en TER GV vient en complément de l'offre TER. Donc vous avez au moins une dizaine, et il me semble qu'il y a 14 TER classiques, entre Lille et Dunkerque, par jour.

Alain SEGUIN, Directeur de la stratégie, SNCF région de Marseille

Non, c'est là que le tableau que vous avez présenté l'autre jour est un petit peu faux. Mais on y reviendra.

L'offre TER entre Lille, Hazebrouck, Dunkerque et Calais, est absolument rhétorique. Je crois que de Lille à Hazebrouck, il n'y a plus de 200 TER par jour.

Olivier KLEIN

Oui enfin, moi je suis allé sur le site Internet TER de la région, j'ai tapé : Lille Dunkerque. Et j'ai obtenu, en plus des cinq aller-retour TER GV, je crois quatorze, de mémoire, TER classiques qui permettent de faire Lille Dunkerque dans des conditions acceptables. Mais bon, peu importe. C'est en tout cas un complément de l'offre actuelle.

Donc le dernier élément, parce que j'ai un petit peu insisté pour les avoir. On a des éléments sur le nombre de circulations de TGV mis en place en plus, dans cette offre.

Vous voyez quand même l'augmentation importante. L'affrètement de TGV par la région a conduit quand même à une augmentation appréciable de l'offre. Et simplement, un élément, qui ne vaut que ce qu'il vaut, le coût par an, en kiloeuros hors taxes de l'expérience, on est à 12 millions d'euros par an, uniquement en charges d'exploitation de ces TER GV.

Alors je n'ai pas réussi à obtenir, de la région Nord-Pas-de-Calais, les recettes d'exploitation, c'est-à-dire ce que leur rapporte, en termes de billets, cette exploitation. Donc je n'ai que ça vous offrir.

Il y a peut-être un dernier slide sur la fréquentation. Alors là non plus, je n'ai pas obtenu de trafic. On a simplement des augmentations supplémentaires, mais qui concernent uniquement le renforcement de l'offre, et la deuxième étape de l'expérience. Donc vous voyez : 54 % de fréquentation supplémentaire. Et voilà, je m'arrête ici.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

Est-ce qu'on peut revenir au tableau d'avant ? Il est faux.

Olivier KLEIN

Monsieur Jullien a le droit de poser une question sur l'exposé, je pense, comme d'autres.

Claude JULLIEN, FNAUT PACA

On ne peut pas parler d'un passage d'une situation à l'autre. En réalité, c'est le nombre de TGV qui roulaient sur la ligne, mais alors avant la mise en place de TER GV. C'est-à-dire qu'il y avait 34 TER qui passaient sur la ligne entre Lille et Dunkerque, ce qui était très peu, et qui montrent bien qu'il y avait des sillons de libre. Mais ce n'était pas du tout une offre TER GV. En fait, il y avait zéro TER GV.

Olivier KLEIN

Là, on est sur des détails. L'expérience, en Nord-Pas-de-Calais, ça a été mis en place en deux temps.

En 2000, ils ont mis en place une offre TER GV en réservant des places dans des TER qui circulaient. Donc il y a eu une offre TER GV dès cette époque-là, ce qui correspondait à 34 circulations hebdomadaires par exemple sur Lille Dunkerque.

A partir de décembre 2003, la région a affrété elle-même des TGV, en supplément de ces TGV qui circulaient sous l'égide de la SNCF, et donc on est passé de 34 circulations hebdomadaires à 59. Le zéro, il est avant 2000. C'est ce qu'on m'a présenté.

Philippe GIUDICELLI

Mais alors qu'est-ce qu'on a pu voir du côté routier ? Est-ce qu'on a constaté une réduction du trafic ?

Olivier KLEIN

Excellente question. Il est vraisemblable que l'on a amélioré la situation pour les usagers du TER. Je n'ai pu avoir aucune information.

Alors on voit qu'il y a plus de voyageurs. Est-ce que ce sont des gens qui ne voyageaient pas et qui se mettent à se déplacer ? Est-ce que ce sont des gens qui voyageaient déjà en train et qui se mettent à se déplacer plus souvent ? Ou est-ce que ce sont des gens qui prenaient leur voiture et qui maintenant prennent le TER ? Je ne peux pas vous répondre.

Un intervenant

Oui mais enfin là, on est à Cannes. Et on voudrait savoir où se trouve la future gare.

Olivier KLEIN

Emile Roubaut ?

Emile ROUBAUT

C'est un bilan un peu trompeur, si j'ose dire. Est-ce qu'il n'y a pas eu un glissement de la clientèle des TER ordinaires dans les TGV mis en place avec affrètement ? Ca, le bilan ne le dit pas.

Olivier KLEIN

La question se pose, effectivement. Il y a eu un glissement, de toute façon. L'objectif était bien aussi d'améliorer...

Emile ROUBAUT

Si c'était l'utilisation des TGV disponibles, ça peut se discuter, mais enfin je ne pense pas que la troisième étape du Nord-Pas-de-Calais, ça sera d'acheter des TGV pour faire des TER.

Olivier KLEIN

Non, alors pour répondre à la remarque qui a été faite, qu'ici on est à Cannes, l'intérêt de ces données, c'est de montrer, d'abord de préciser que les dessertes inter-cités sont légalement de la responsabilité de la région, qui peut parfaitement confier cette exploitation à un opérateur commercial, sur des bases commerciales. Et cet opérateur peut s'appeler SNCF. Et la SNCF peut affréter des trains spécifiques pour faire du Marseille Nice, elle peut utiliser ses trains de grandes lignes, elle peut faire ce qu'elle veut.

Dans cette expérience, la région Nord-Pas-de-Calais est allée un petit peu plus loin, puisque d'une part, elle finance l'accès de ces TGV à des usagers régionaux aux conditions tarifaires régionales, qui ne sont pas du tous les mêmes que les grandes lignes, et d'autre part, elle affrète elle-même des TGV et TER en complément.

Et l'intérêt de ces données, c'est de poser un certain nombre de questions en termes de : quelle est la politique de la région, quelle pourrait être la politique de la région ? Et puis quels sont les enjeux ? Enjeux financiers, par exemple.

Un intervenant

Mais la CPDP, c'est sur la LGV PACA. On aurait aimé que l'on parle de la gare Ouest 06, et de son emplacement.

Alain SEGUIN, Directeur de la stratégie, SNCF région de Marseille

Si vous permettez, je vais parler de TER, qui est le thème de ce soir, et de TER inter-cités plus particulièrement. J'ai demandé une diapositive, mais je ne sais pas si on est arrivé à la sortir.

Je voudrais simplement éclairer un peu le débat, puisqu'on a eu la présentation de ce qui se fait sur la région Nord-Pas-de-Calais. C'est une option possible. Comme ça a été évoqué, tout se négocie. Et pas forcément d'ailleurs avec la SNCF, à terme, il y aura d'autres opérateurs possibles.

Pour ce qui est de la LGV PACA, RFF, par la voix de Lise Mermillod, a évoqué la possibilité éventuelle d'une desserte cadencée spécifique dite TER GV. La SNCF pense plutôt, mais est en train d'étudier diverses possibilités également, inter-cités à grande vitesse, en jouant à la fois sur les dessertes de caractère inter-cités déjà offertes par la desserte TGV prévue, et sur un complément éventuel, qui serait à étudier avec l'autorité organisatrice, pour que cette offre naturelle, déjà induite par les offres TGV, permette de les qualifier de vraies TER GV ou cadencées.

A titre d'information, parce que cette étude n'est pas faite encore, et évidemment, puisqu'on est en stade d'un débat public très amont du projet, mais à titre d'information, la desserte déjà existante aujourd'hui permet de faire, entre Marseille et Nice... Vous l'avez, vous avez la diapositive. Partie gauche de la diapositive, c'est un peu ésotérique, mais vous voyez qu'il y a des traits avec des points.. A gauche, c'est Marseille, à droite, c'est Nice, sur le premier graphique en bleu là-haut. Il y a déjà entre 18 et 20, j'hésite, dessertes existantes, qui relient ces deux gares, à l'heure actuelle. Et entre Nice et Toulon, il y a 15 dessertes, aujourd'hui, qui sont qualifiables de dessertes inter-cités.

Dans le cadre du projet, les deux parties droites du tableau montrent que quand on étudie les TGV dijonctions, c'est-à-dire qui relient la province à la province, et non pas Paris à la province, on a déjà un certain nombre de trains qui ont le caractère inter-cité, c'est-à-dire qui relient les villes principales, et avec une distance suffisante. On en a déjà. Si vous les comptez, vous serez patients. Je peux vous dire qu'il y en a 20, par ces TGV-là.

Et pour la desserte TGV déjà prévue sur l'extrême droite du tableau, il y a, pour les Paris Nice, avec des arrêts intermédiaires, une desserte de 31 TGV. Ce qui, au total, aboutit à 51 relations inter-cités intra-PACA offertes par la desserte imaginée par la SNCF dans le cadre des scénarios approfondis de la LGV PACA.

Alors bien entendu, ça ne suffit pas, parce qu'ils ne sont pas forcément aux bonnes heures, non plus, ces TGV. Ils n'ont pas été tracés pour ça.

A titre d'exemple, et c'est un exemple un peu sévère pour nous, d'ailleurs, si l'on veut raisonner TER. Le premier TER de cette grille, qui permettrait de relier Marseille à Nice, partirait de Marseille à 11 heures du matin. On imagine que c'est complètement infaisable en tant que desserte TER. Il faut donc effectivement imaginer que cette offre-là doit être complétée pour être amenée au niveau d'un TER cadencé.

Je précise que les TGV captent à peu près 20 % du trafic intra-régional. Et que si l'on montait une desserte inter-cités par le scénario prévu, on serait avec un trafic de voyageurs assez important, de l'ordre de 4 millions de voyageurs par an, contre environ deux aujourd'hui.

Jean GONELLA

Jean Gonella. Tout ce qui est dit, en particulier ce qu'a dit Monsieur le Préfet Leblond, pour notre région, repose fondamentalement la métropolisation avec les relations en une heure, ou une heure et demi comme l'a dit Claude Jullien, la question des gares périphériques et des gares de centre ville ; y compris l'expérience de l'avance TGV. En effet, de gare périphérique à gare périphérique, il faut compter le trajet centre-ville gare périphérique.

[Reste de l'intervention inaudible].

Alors une question : si on parle de métropolisation de TGV, c'est de centre-ville à centre-ville ?

Olivier KLEIN

Alors il me semble qu'il y avait une main qui se levait au premier rang. J'aimerais bien, sur cette question des inter-cités à grande vitesse, avoir l'avis du seul élu qui est présent dans la salle, à ma connaissance, et qui est à la tribune. Qu'est-ce que vous en pensez ?

Louis NEGRE, Vice-Président du Conseil général des Alpes-Maritimes en charge des infrastructures de transport, maire de Cagnes-sur-Mer

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt, et peut-être que j'essaierai de répondre à votre question, Monsieur, pour vous faire plaisir, au moins.

En tous les cas, nous, en tant qu'Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes, nous privilégions, avant de parler d'inter-cités, de TER GV, quand même le Nice Paris. Si vous voulez qu'il y ait une interglobalité, si vous voulez qu'il y ait quelques centaines de milliers de gens qui quittent l'avion pour prendre le train, parce qu'on a à peu près 3,3 millions de passagers aériens aujourd'hui, il faut leur proposer une vraie alternative. Et si cette alternative met trop de temps pour arriver jusqu'à Nice, et bien ils continueront à prendre l'avion.

Donc la priorité des priorités consiste à arriver le plus vite possible à Nice, ou dans l'agglomération niçoise, c'est-à-dire à Saint-Augustin, au moins.

Mais ceci ne signifie pas pour autant, si l'on est capable de tracer une voie qui permettrait d'obtenir à peu près ces 3 h 30 ou 3 h 40 en train, ça n'empêche pas que nous constatons aussi, comme Monsieur Gonella et d'autres ici, que lorsqu'on fait des gares de tram, on n'a plus de problèmes que lorsqu'on se rapproche des centres, où l'on peut davantage s'interconnecter avec tous les transports en commun. Et ça, c'est aussi un point très, très important.

On se rend bien compte, nous les premiers qui défendons cette thèse, que sur Nice Saint-Augustin, nous souhaitons tout avoir. C'est-à-dire qu'on a les bus, on a les interurbains, on a les chemins de Provence, on a l'aéroport, on aura la navette maritime, on aura tout. Et là, on y voit un intérêt majeur.

Donc plutôt que d'abandonner dans une gare en rase campagne, pour ensuite attendre dans le froid, la pluie et le brouillard, un train hypothétique, autant se le rapprocher près des centres. Ca, on est

d'accord là-dessus. Mais n'oubliez pas que la priorité, pour nous, consiste quand même à avoir un temps de parcours le plus limité possible.

La deuxième remarque qui va justement essayer de répondre à votre question, c'est que l'Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes a bien pris conscience de l'intérêt de tout le reste du département avec ce fameux triangle de Grasse, Cannes et Antibes. Et nous préconisons, quant à nous, si l'on a une ligne directe qui arrive sur Nice Saint-Augustin, je dis bien en direct, sans se brancher sur la troisième voie SNCF, et bien nous préconisons qu'il y ait un décrochement pour alimenter en direct la gare de Cannes en plein centre, avec après, poursuite sur Antibes.

Donc vous avez un décrochement quelque part au nord de Cannes, et puis vous alimentez en direct à la fois la gare de Cannes et la gare d'Antibes. Voilà ce que nous pouvons répondre dans ce domaine.

Olivier KLEIN

Je vous propose deux questions, et puis ensuite on passera à l'exposé de Michel Martin, et on continuera les questions.

Dominique MIGNON

Oui, Dominique Mignon. Alors ce n'est pas une question, c'est deux remarques. Une sur les inter-cités, pour appuyer ce que disait Monsieur Seguin tout à l'heure sur la manière dont on pouvait décrire et améliorer le service en inter-cité, et pour insister sur un point : effectivement, ce n'est pas que le nombre qui compte, au niveau du nombre de trains mis en service entre les villes, mais aussi les horaires qui sont offerts.

Dans les débats, j'ai en souvenir les débats qu'il y a lieu en Rhône-Alpes. C'était l'idée de permettre aux usagers de faire par exemple des allers-retours dans la demie journée. Ce qui permet de caler une réunion, de partir le matin et de revenir à midi. Et pareil pour l'après-midi. Donc ça, je crois que c'est relativement important à pointer, ce n'est pas simplement pouvoir aller et revenir dans la journée, c'est aussi des tranches horaires plus fines.

Le deuxième point sur lequel je voulais réagir, c'était sur l'expérience qui a été évoquée à l'instant de la gare bis de Valence, puisque j'avais participé à l'époque au débat sur gare bis ou gare centre à Valence. Et c'est vrai que c'était effectivement au cœur des débats, que le positionnement des acteurs à ce moment-là, entre ceux qui voulaient la gare bis et ceux qui voulaient la gare centre n'a pas toujours été très clair, que parmi les acteurs qui voulaient la gare bis, certains voulaient la gare bis parce qu'ils étaient des utilisateurs acharnés de la voiture et que leur seul intérêt était d'aller à Paris très vite, et donc ils n'avaient absolument aucune envie de relier la gare TGV au réseau transports collectifs au réseau TER. Donc eux plaidaient effectivement pour une gare bis parce que c'était pour eux le moyen d'aller plus vite à Paris. Donc on a eu aussi ce positionnement-là.

Et je me rappelle qu'à l'époque, la SNCF avait garanti des liaisons très rapides, fréquentes, avec Valence centre. Je n'ai pas vérifié depuis ce qu'il en était, mais effectivement, c'est toute la question du suivi après de ce qui peut être promis à un moment donné.

Olivier KLEIN

La dame au fond ?

Mélanie MACARIO

Bonsoir, Mélanie Macario, doctorante à l'université de droit d'Aix-en-Provence, et rattachée au centre d'urbanisme. Alors on a parlé de Lille, on a beaucoup parlé de Marseille, on a aussi beaucoup parlé de Nice, mais c'est normal, nous sommes à Cannes. Mais entre Marseille et Nice, il y a le Var.

Et nous avons la chance, dans le Var, de ne pas rencontrer les problèmes que vous rencontrez dans les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, puisque nous avons la chance de ne pas avoir une densité urbaine aussi importante. Ce qui favorise d'ailleurs la fréquentation touristique.

Donc effectivement, une seule ligne, une seule voie qui passe par Toulon, qui passe par les Arcs, et très peu de transports collectifs, pour ainsi dire, pas du tout. Je ne sais plus qui l'a fait remarquer dans l'assemblée tout à l'heure, effectivement, une LGV, il faut d'abord penser aux transports collectifs avant de penser à la LGV, puisque si l'on fait une LGV et que les gens restent à la gare LGV et qu'il n'y a plus de transports collectifs, qu'il n'y a pas de transport collectif, il y a une inutilité de la LGV.

Donc ma question est très simple, elle concerne tout d'abord la gare de Toulon Nord, qui apparemment ne serait pas la plus intéressante. Alors si on fait une gare à Toulon, qui serait donc une gare betterave, puisqu'on n'est plus du tout dans le centre-ville, on peut se poser la question de l'utilité de cette gare, sachant que le TGV s'arrêterait donc à Toulon. Peu d'intérêt de s'arrêter à Toulon Nord, d'autant plus qu'à partir de Toulon Nord, il n'y a absolument aucun transport collectif.

Deuxième question, si l'on ne fait pas la gare à Toulon lors, le problème se pose également à partir de la gare des Arcs.

Comment, et c'est ma première question, comptez-vous acheminer les usagers, et notamment les touristes, à partir de la gare des Arcs vers le centre nord, vers le Haut Var, et vers la destination qui est actuellement la plus demandée, à savoir Saint-Maxime et Saint-Tropez, sachant qu'il n'y a pas de transport collectif et que peu d'autocars et peu de routes permettent en plus la circulation d'autobus ?

Donc je pense qu'il va falloir peut-être se poser la question de l'utilité de la gare de Toulon Nord, déjà, en faisant un bilan coûts avantages, comme on a l'habitude de le faire. Je pense que la réponse sera assez rapide.

Et la question suivante : quelle est l'utilité également d'une LGV qui desservirait les Arcs ? Sachant que le Var ; vous avez parlé d'offres et de demandes, alors la question que je voudrais poser, c'est : quelle est la demande dans le Var de la ligne à grande vitesse, sachant que les gens n'ont aucun moyen de transport collectif ? Et j'imagine mal des touristes de prendre le bus, quand on a deux ou trois enfants, deux ou trois tentes, deux ou trois vélos. Alors à moins que des bus aménagés soient prévus, je ne sais pas, ça fait peut-être partie des prévisions.

Ce qui m'enclenche donc à poser ma dernière question : quelle est l'utilité de la LGV aux Arcs, et donc quel est l'utilité également de la LGV dans le Var ? Et surtout, comment comptez-vous acheminer les touristes qui arrivent dans le Var vers les destinations de la côte ?

Olivier KLEIN

Merci de votre question. Donc une question varoise, et une réponse de RFF ?

Michel CROC, Directeur régional RFF

C'est un peu désespérant, votre intervention, parce qu'on a l'impression que ; on se demande comment on va aller à Saint-Maxime, on ne peut pas y aller par le train, on ne peut pas y aller par le car. Donc ce n'est pas la peine de faire de la LGV, tout le monde y va en voiture.

Mélanie MACARIO

Donc vous êtes entièrement d'accord avec moi que la moindre pollution, comme vous le disiez, 5000 voitures par jour, etc., ça ne sera pas vrai pour le Var ?

Michel CROC, Directeur régional RFF

Non, je suis d'accord avec vous qu'il y a une hiérarchie dans les systèmes de transport. C'est-à-dire que si on fait une ligne à grande vitesse qui va amener des voyageurs, aussi bien dans le centre des villes que dans les gares nouvelles, il faut effectivement, si l'on veut que le système collectif soit complet, que quand ils arrivent en ville, ils trouvent un système de transport urbain, et quand ils arrivent à l'extérieur des villes, par exemple à l'est du Var pour aller à Saint-Maxime, on organise des systèmes d'autocars pour les transporter sur la côte. Si l'on n'organise rien autour, on n'aura que des voitures.

Mélanie MACARIO

Vous avez prévu en fait d'organiser des autocars pour le Var ? C'est prévu ? C'est prévu.

Michel CROC, Directeur régional RFF

C'est à nouveau la question de la coordination du projet que vous menez avec les dessertes locales. C'est la même question, sur laquelle, plusieurs fois, il y a des gens qui vous disent : il y a eu des promesses, il y a eu des expériences ratées, soit des promesses non tenues, soit des expériences ratées...

Olivier KLEIN

Sur la question de l'intérêt des deux gares ?

Lise MERMILLOD, responsable des études économiques, RFF

On parle souvent du désintérêt des gares betteraves, et ça accentue le projet de dire : bon, une gare nouvelle à Nord Toulon, ça ne sert à rien.

Ce que je voudrais vous montrer, c'est ce petit schéma qui est très simple et qui vous montre en rouge le supplément de chalandise de la gare de Nord Toulon, c'est-à-dire la population supplémentaire qui serait accessible, qui pourrait accéder aux TGV.

Donc une nouvelle gare, c'est plus de population desservie. Une nouvelle gare à Nord Toulon, c'est quoi ? C'est deux fois plus de choix pour prendre le train, et c'est aussi une forte augmentation de l'offre. On passerait de 14 à 36 TGV par jour de partance dans l'aire de Toulon. Même chose pour l'Est Var et Saint-Raphaël.

Là encore, avec une nouvelle gare, on accroît la zone de chalandise, on accroît population qui peut accéder au TGV plus rapidement, et c'est aussi, avec une nouvelle gare, deux fois plus de choix pour prendre le TGV et trois fois plus de TGV pour l'est du Var. Tout en continuant à desservir Toulon centre, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes.

Olivier KLEIN

D'accord, on va laisser la place à l'exposé de Michel Martin, parce qu'on va parler de trafic routier, la question est revenue plusieurs fois, et l'on reprendra ce débat.

La situation des échanges routiers entre les agglomérations de PACA**Michel MARTIN, Direction régionale de l'équipement, DRE PACA**

Bonsoir, je vais essayer d'être assez bref. Je vais vous présenter quelques éléments sur les déplacements routiers de personnes dans la région PACA.

Je commencerai par les principales relations locales et régionales sur Toulon et Nice. Ensuite, on parlera du niveau de trafic actuel observé sur les principaux axes, pour en arriver ensuite à quelques indications sur la saturation actuelle. Quand je dis saturation, c'est un peu une facilité de langage, disons plutôt les difficultés de circulation actuelles, et la conséquence sur le temps de parcours. Et pour finir, on essaiera de voir ce que pourrait être la situation à l'horizon 2020.

Donc un petit zoom sur Nice pour les déplacements locaux. C'est juste quelques ordres de grandeur pour voir les principaux phénomènes. Là, je pense que ce qui est le plus à noter, c'est l'importance particulière des relations entre Nice et l'ouest de l'agglomération, qui représente en gros les deux tiers des déplacements à courte distance autour de Nice.

On a aussi des relations importantes avec l'est du département, mais qui ne sont quand même pas au même niveau. C'est en nombre de personnes par jour.

Je vous le dis tout de suite, ces chiffres-là sont à prendre comme des ordres de grandeur. Mais ils permettent quand même de comparer l'importance relative de différentes relations.

Pour des déplacements régionaux, donc de moyenne distance, je pense que le plus important est de voir que les relations avec Marseille et Toulon sont d'un poids tout à fait équivalents, de l'ordre de 4500 personnes.

A Toulon, déplacements locaux, les déplacements les plus nombreux sont ceux qui relient Toulon à l'ouest du Var et à l'agglomération marseillaise. Ca représente un peu moins de la moitié du total. Les autres relations sont assez dispersées, en fait.

Et enfin, pour en finir avec les déplacements, les déplacements régionaux de Toulon.

On va passer maintenant au trafic actuel. Donc là, il ne s'agira plus de personnes par jour mais de véhicules par jour. C'est un indicateur différent. Ce qui se voit quand même c'est les variations d'épaisseur des gros traient bleus, qui traduisent la variation dans la charge de trafic. Et l'on voit bien que le volume de trafic augmente fortement à proximité des grandes agglomérations.

C'est un phénomène que l'on observe facilement, mais je vais l'illustrer un petit peu. Sur l'autoroute A8, on passe ainsi d'une moyenne de 30 à 35 000 véhicules par jour dans la traversée du Var, à 65 000 au niveau de Fréjus, et plus de 100 000 à l'entrée de Nice. Donc il s'agit bien quand même de fluctuations très fortes selon les endroits où l'on se situe.

Là, les autres accumulations de trafic ont été entourées pour un peu mieux visualiser la chose. On connaît tous plus ou moins la principale raison de cette accumulation, c'est le fait que l'on avait au départ des trafics de moyennes ou longues distances, c'est-à-dire aussi des gens en transit qui se trouvaient sur l'autoroute, et qu'à proximité des agglomérations, viennent s'y ajouter de très importants trafics locaux.

Autre illustration de la prédominance des pratiques à courte distance. Là, ce sont les chiffres qui sont issus d'une enquête qui a été faite au niveau de Fréjus sur l'autoroute A8. Et l'on voit que pour les VL, pour les voitures donc, l'A8 est occupée aux deux tiers par des trafics internes aux trois départements côtiers. C'est-à-dire que les deux tiers des voitures qui ont été interceptées par cette enquête ne sortaient pas des trois départements : Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes.

Et à l'autre extrême, les véhicules en transit, c'est-à-dire ceux qui viennent de l'extérieur de la zone et qui vont à l'extérieur, qui ne font que passer, représentaient à peine 4 % des voitures.

Il est intéressant de remarquer, même si ce n'est pas l'objet de cette présentation, de remarquer que pour les poids lourds, on a une situation tout à fait différente puisque les trois types de trafic représentent des grandeurs tout à fait équivalentes.

Venons-en à la saturation, au problème de circulation. Sur cette carte, il y a quand même quelque chose de lisible, ce sont les nombres qui figurent dans les cercles, et qui représentent, sur une année, le nombre de jours où l'on observe des problèmes d'écoulement de trafic. On voit tout de suite qu'à proximité des agglomérations, en particulier aux entrées de Nice et Marseille, les jours sans phénomène de saturation sont extrêmement rares.

En 10 ans, le nombre de bouchons sur les autoroutes de notre région a été multiplié par trois. Il y a actuellement trois fois plus de bouchons qu'il y a 10 ans sur les autoroutes de la région PACA. Et par bouchons, j'entends de très fortes perturbations, c'est-à-dire une circulation qui s'écoule à moins de 30 km.

Bien évidemment, ces phénomènes de congestion entraînent des allongements de temps de parcours. Alors là, sur ce graphique, figurent les allongements par rapport à une situation où la circulation serait parfaitement fluide. Et c'est en situation actuelle. Bon, c'est l'année 2002. Et l'on constate que par rapport à une situation idéalement fluide, le surcroît de temps de parcours, sur un trajet Marseille Nice, est déjà de 39 minutes, et de 28 minutes sur le trajet Nice Toulon.

Globalement, si l'on fait et de moyenne sur ces allongements des temps de parcours, on constate que le temps perdu est de 22 minutes pour 100 km.

Alors qu'en sera-t-il en 2020 ? Sur cette carte, vous avez des bulles avec deux chiffres. Le chiffre de gauche, c'est le pourcentage de jours de l'année où l'on a constaté un trafic supérieur au seuil, c'est-à-dire un trafic perturbé. Et le chiffre de droite, c'est le même indicateur en 2001.

Donc deux grands enseignements. D'une part, dans les secteurs qui sont dès aujourd'hui très chargés, le pourcentage de jours perturbés en 2020 atteint 100 %. On peut même penser que l'on atteindra 100 % bien avant 2020.

Et en revanche, dans des secteurs qui sont aujourd'hui fluides, comme la partie centrale de l'A8 ou la partie à l'est des Alpes-Maritimes, on parle de niveaux très, très bas, puisque, si j'arrive à lire, il y a 7 % dans le centre Var actuellement, et 1 % à l'est des Alpes-Maritimes. Et en 2020, on pourrait se retrouver avec un pourcentage de jour perturbés non négligeable, de l'ordre de 23 à 25 %.

Pour finir, qu'en est-il des temps de parcours en 2020 ? Compte tenu de l'augmentation de la saturation, on peut logiquement s'attendre à de nouveaux allongements de parcours. Et par rapport à la situation actuelle, une situation, on l'a vu tout à l'heure, qui est déjà assez dégradée, il faut encore 35 minutes de plus pour un trajet Nice Marseille, soit un trajet total de 3 h 25 ; et 25 minutes de plus pour Nice Toulon, soit un total de 2 h 30.

En guise de conclusion, je dirai simplement que cette détérioration des conditions de circulation peut constituer une incitation des reports de la route vers d'autres modes, mais surtout, je crois que ça montre tout l'intérêt d'offrir aux usagers des alternatives non routières qui leur permettront de se déplacer dans des conditions plus satisfaisantes. Je vous remercie.

Table ronde - Débat

Olivier KLEIN

Alors, Monsieur, qui avait demandé la parole. On prendra le temps aussi d'entendre la réponse de RFF sur le temps de parcours vers l'Italie, la question de Monsieur Giudicelli.

Un intervenant

Bonjour, je suis Président de l'association des voyageurs du moyen Var. Donc comme Madame, je suis du Var.

Je vais un peu parler au sujet de l'Est Var. 75 % des gens qui passent le péage de l'autoroute à Saint-Raphaël viennent de l'Est Var, et ils vont travailler sur la Côte d'Azur.

Je peux vous dire : oui, nous voulons avoir un transport rapide des Alpes à la Côte d'Azur. Parce que si l'on met 20 minutes au lieu de mettre 1 h 20, c'est tous les jours, et dans les deux sens.

Maintenant, la gare des Arcs, on a augmenté le parking. C'est très bien, mais elle est toujours aussi saturée qu'avant. Alors il ne faut surtout pas mettre deux gares aux Arcs, parce que si vous mettez deux gares aux Arcs, il y aura deux navettes : une pour la gare TER, une pour la gare TGV. Et en plus, je ne vois pas comment on passera de la gare TGV au TER.

Et maintenant, il ne faut pas continuer à gonfler le parking en permanence, comment on a fait à Avignon ou à Aix : on monte tout un parking, ce qui augmente toujours plus les voitures, ça fait un aspirateur à voiture, et l'on n'a résolu aucun problème, et l'on augmente la pollution. Et je ne vous cacherai pas, vous le savez, que l'on risque d'avoir du pétrole de plus en plus cher.

Donc il est urgent, dans le cadre de la ligne TGV, de réaménager la plate-forme les Arcs Draguignan par un train tram. Un train tram, là où ça existe, ça marche très bien. Ça va même exister dans la région parisienne.

Maintenant, la gare de Nord Toulon. C'est bien, on nous met une gare. Donc on va continuer à faire des Arcs vers Toulon en omnibus. Ça fait quand même plus d'une heure. Alors on va prendre un TGV des Arcs à Toulon Nord. Et on va arriver à Toulon Nord, et l'on va mettre 45 minutes, donc on mettra plus de temps qu'avec l'omnibus.

Alors maintenant, il est très intéressant ; comme vous l'avez dit : il y a 6500 personnes qui vont de Draguignan à Toulon pour travailler. Parce que les gens ne viendront pas de Toulon pour travailler à Draguignan. Donc dans l'autre sens, c'est bien.

Maintenant, l'autoroute pour aller à Toulon Nord, parce que Toulon, ça fait 300 000 habitants. Donc 300 000 habitants qui prennent actuellement le TGV, ils viennent à pied à la gare. Vous allez les obliger à venir en voiture. Parce que ce n'est pas avec les quatre TER, que nous avons à Nord Toulon, que ça va nous permettre d'amener les toulonnais à la gare TGV.

L'autoroute Toulon Nord Toulon est saturée. Le Monsieur de la DDE ne me contredira pas. Alors donc ça va faire des dépenses supplémentaires, il faudra passer de deux fois deux voies à deux fois trois voies. Donc ça durera encore plus à la sortie.

Alors je pense qu'il faut quand même commencer à être sérieux. Si vous mettez maintenant la gare de TGV à Toulon Nord, il faut desservir Saint-Maxime et Saint-Tropez, je suis d'accord. Actuellement, c'est desservi par des bus qui partent de Toulon centre, où l'on a fait une belle gare routière. Les TGV s'arrêtant à Toulon Nord, vous allez demander aux gens de descendre de Toulon Nord à Toulon. Je ne sais pas comment ils vont descendre.

Alors on va mettre des autobus qui vont partir de Toulon Nord pour Saint-Tropez et Sainte-Maxime. Pour les parisiens, il faudra mettre des autobus qui partent de Toulon centre pour les varois. Ce n'est pas très sérieux, tout ça.

Alors je vous en prie, revoyez votre copie et mettez la desserte à Toulon centre, là où il y a les transports en commun, là où il y a les transports départementaux, là où il y a les TER.

Alors en plus, je voulais juste signaler encore une chose, c'est que Toulon est le seul port qui peut recevoir des bateaux de croisière et faire des TGV croisière sur Disneyland.

Olivier KLEIN

Très bien, merci. Alors Madame Guénola ?

Madame GUENOLA

Merci. Je reviens un petit peu à une synthèse de tous les trafics qu'on a prévu de faire circuler. Je découvre en fait qu'on retrouve de plus en plus de trains rapides sur ce qu'on appelle la troisième voie. On a déjà les TGV directs qui y passent obligatoirement, on a des TGV indirects, qu'on va débrancher, mais qui s'y retrouveront de toute façon, on a les grandes lignes, on a les petites, avec le train inter-cités, et on a le fret. Et tout ce monde-là devra coexister avec deux fois plus de TER, qu'on nous a quand même promis, avec cette troisième voie. Donc ça me paraît quand même de plus en plus incohérent.

On nous a quand même bien expliqué que juxtaposer des trains de vitesses différentes avec des trains lents, c'est ce qui permet d'obtenir une saturation de plus en plus rapide. Donc plus on a des trains rapides, plus c'est saturé rapidement.

Ensuite, je trouve également que la moitié du département n'est pas concernée. C'est-à-dire que l'on fait une réserve d'Indiens. On s'arrête à Nice, et le reste du département peut se débrouiller. On est quand même le deuxième bassin d'emploi du département. On est à la liaison avec l'Italie. Il y a quand même pas mal de gens qui sont concernés, qui galèrent actuellement. Vous savez que les usagers de Nice Monaco n'en peuvent plus, non seulement il n'y a pas les trains suffisants, mais il n'y a pas les wagons suffisants.

Donc j'aurais aimé aussi avoir quelqu'un du Conseil Régional qui puisse nous assurer que le matériel roulant suivra la promesse, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Il me semble que quand on prévoit un projet d'infrastructure, on doit d'abord prévoir, analyser les besoins, en fonction des besoins actuels et des besoins futurs. Parce qu'aujourd'hui, on a certains besoins dans ce secteur, et en 2020, compte tenu des projets économiques et qui sont prévus au nord de Monaco sur certains plateaux, je ne vois pas de réponse. Et eux sont remis aux calendes grecques.

Donc on en a besoin dans toutes les Alpes-Maritimes. Vous le savez, on est limité, avec une bande littorale qui concentre 90 % de la population et tous les axes du transit, et un maximum de pollution; on a besoin d'un RER. On vous l'a dit, on vous l'a répété. On a deux vieilles lignes qui ont 150 ans, il faut qu'on se débrouille avec ça.

Vous nous promettez une nouvelle ligne. Très bien. Qu'est-ce qu'on peut faire avec ça ? Qu'est-ce qui peut nous permettre de nous développer ? D'améliorer la situation, d'améliorer les déplacements, d'améliorer la qualité de l'air ?

Et bien c'est de dévier ces deux lignes anciennes, qui ont la chance de circuler dans tous les centres-villes, donc de desservir tous les bassins de vie, les bassins d'emploi, de desservir ces deux vieilles lignes au TER, au RER. Qu'on y fasse du tram train, qu'on y fasse du TER, on y fait ce qu'on veut, mais on y met des trains de même vitesse. Et vous nous avez montré que si ce sont des trains de même vitesse, on peut en avoir 12 par heure. Donc nous, on a notre métro de surface.

Par contre, ça signifie que tout le reste, tout le trafic de transit s'en va sur la nouvelle ligne. Et nous, on veut une nouvelle ligne à grande capacité et à grande performance, et pas forcément à grande vitesse. Qu'elle roule à 300 kilomètres/heure chez nous, on a 70 kilomètres de traversée, on s'en fiche. Qu'elle roule à 200 à l'heure, Ca nous suffirait largement. L'inter-station chez nous est tellement étroit que de toute façon, on n'a pas besoin que ça roule à 300 à l'heure.

Par contre, on a des besoins. On a des besoins de transport de fret, on a des besoins de grandes lignes, on a des besoins de TGV. C'est ça dont on a besoin ; et des besoins de transit.

Or là, votre projet ne répond pas. Il veut répondre à tout, et il répond à rien.

Olivier KLEIN

Alors tout d'abord, une réponse de la part de la CPDP. La présence d'un élu régional a été demandée, souhaitée. On a obtenu l'accord et la présence de Monsieur Gérard Piel, qui est le vice-président Transport de la région ; il n'est pas là et je n'ai pas plus d'information que vous sur cette absence.

RFF ?

Michel CROC, Directeur régional RFF

Oui, je vais redire un peu ce qu'on a dit tout à l'heure. Il est clair que pour RFF, l'utilisation du réseau actuel existant est dédiée prioritairement au TER et à l'arrivée des TGV dans les centre-ville, et au passage, mais le fret, on a dit qu'on n'en parlerait plus précisément demain, au passage de quelques trains de fret pour de la logistique urbaine, pas pour du transit.

Alors ensuite, la question de la liaison entre la ligne à grande vitesse, que vous appelez de vos vœux, et le réseau local, le réseau existant. Ce qu'on a dit tout à l'heure, c'est que c'est une question d'emploi. S'il on était très riche, une solution facile, c'est de dire : on va directement à Saint-Augustin, ou même on va directement au centre de Nice. Voilà, alors à ce moment-là, les deux réseaux seront totalement disjoints.

Madame GUENOLA

Si vous faites un projet transeuropéen, vous allez jusqu'à Vintimille et vous avez droit aux financements européens. Pourquoi on s'arrête à Nice ?

Michel CROC, Directeur régional RFF

Alors premièrement, on s'arrête à Nice, c'est une première phase. Dans tous les projets, vous voyez qu'on a prévu, après, de franchir la frontière et d'aller en Italie.

Non, les financements européens sont de deux natures. Il y a des financements européens qui sont de l'ordre de 10 % d'un projet, qui sont accordés aux projets qui joueront un rôle européen même sans franchir la frontière. On vous a expliqué l'autre jour, le TGV Est avait 10 % de financements européens, et que le TGV Rhin-Rhône, qui va de Dijon à Mulhouse, sans franchir la frontière, aura

10 % de financements européens. Alors en plus, le tronçon qui franchit la frontière a droit à 20 % de subventions, mais en plus.

Donc ce n'est pas parce qu'aujourd'hui, on fait une première phase de la LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur qui s'arrêtera à Nice, en 2020, qu'il n'aura pas de financements européens.

Madame GUENOLA

Et c'est-à-dire que tout le reste du département devra attendre 2020, et donc de 2030 ou 2040, pour commencer à voir...

Michel CROC, Directeur régional RFF

Non, non. Alors le reste du département, à partir du moment où l'on a fait la troisième voie jusqu'à Nice, on peut faire au-delà. De Nice à Menton et Monaco, on peut faire le même service TER, c'est-à-dire quatre omnibus par heure, et deux trains semi-directs ; sachant que des TGV qui vont aller tenir jusqu'en Italie, il y en aura moins que de Paris à Nice.

Nos trafics, on les a décidés dans la partie qui est la plus difficile, c'est-à-dire à l'ouest de Nice. Mais à l'est de Nice, on aura...

Madame GUENOLA

Ils ne vont pas s'arrêter à Nice, ils vont jusqu'à Marseille et jusqu'à Barcelone.

Michel CROC, Directeur régional RFF

Oui, alors vous étiez à la réunion où il y avait le représentant de RFI qui nous a dit : si on a cette ligne à grande vitesse, il a dit qu'il pensait très utile et très efficace de mettre rapidement, entre Barcelone et Rome, par exemple, quatre trains par jour. Ce qui serait déjà pas mal, puisqu'il n'y a rien aujourd'hui. Quatre trains par jour, ça passe.

Bon, et sur le fret. On le redira demain, mais on vous a dit que le transit, notre idée, c'est que les containers qui ne font que traverser notre région, ce qui doit représenter actuellement cinq sixièmes du trafic, s'ils peuvent passer par Lyon Turin ou par la mer, c'est quand même mieux pour la région.

Madame GUENOLA

Vous avez quand même, dans votre dossier, prévu que le fret routier serait maintenu, et qu'on préfère envisager une augmentation du fret routier plutôt que de permettre le transfert de ce fret routier sur nos rails.

Olivier KLEIN

Alors pardon, sur les questions de fret, on en reparlera demain.

Sur les questions de financement et des possibilités de mobiliser des financements européens, on en parlera le 25 mai.

Michel CROC, Directeur régional RFF

Un dernier point, en 15 secondes, c'est que si la ligne à grande vitesse, dans les Alpes-Maritimes, était limitée à 200 km, ça ne serait plus une ligne à grande vitesse, et pour aller de Nice à Paris, qui est quand même un des objectifs, on mettrait plus de quatre heures.

Olivier KLEIN

Pardon, je m'excuse mais la dame a fait justement remarquer que dans les Alpes-Maritimes, le tracé était de 70 km. S'il l'on roulait à 200 km heure juste dans les Alpes-Maritimes, on perdrait combien de temps ? C'est un ordre de grandeur que je vous demande. Parce que la proposition de la dame, ce n'était pas de rouler à 200 km entre Paris et Nice.

Pendant que vous faites une règle de trois, Lise Mermillod, les informations sur les temps de parcours de Nice vers l'Italie ? La question qui vous a été posée tout à l'heure ?

Lise MERMILLOD, responsable des études économiques, RFF

On avait demandé Marseille Milan : 4 h 07, avec cinq arrêts. Soit en fait, par rapport à Gênes, c'est trois quarts d'heure de plus. Voilà.

Pierre SARRACINO, Directeur délégué TER, SNCF région de Marseille

Pierre Sarracino, SNCF, TER. Comme le Conseil Régional a été évoqué tout à l'heure ; bon, ils ne sont pas là, et je ne parle pas en leur nom, mais enfin je travaille suffisamment avec le Conseil Régional pour pouvoir dire quelque chose, et ne pas laisser penser que le Conseil Régional néglige la partie est de Nice.

Donc il y a deux choses. Il y a d'une part des nouveaux matériels qui ont été commandés. La commande passée porte sur 35 nouveaux matériels, dont une partie est déjà arrivée et une autre partie va bientôt arriver, et va permettre, surtout sur cette zone, de donner des capacités, en termes de places supplémentaires, dans les prochaines semaines et les prochains mois.

Et d'autre part, c'est un des rares endroits de la région où il y a encore des possibilités de sillons à l'est de Nice. C'est d'ailleurs le seul endroit. C'est le seul, de toute la région PACA, où en décembre 2005, donc au mois de décembre prochain, on va renforcer le nombre de circulations ferroviaires. On ne peut plus le faire ailleurs. Sur Nice Menton, il y a encore un peu de place, il y a donc des circulations TER supplémentaires qui sont prévues, et du matériel supplémentaire qui est prévu.

Voilà ce que dirait, je pense, le Conseil Régional, s'il était là.

Olivier KLEIN

Alors on est au terme de cette soirée. Encore une ou deux minutes. Une question ? Monsieur Menard ?

Monsieur MENARD

Je constate qu'au cours de ce débat, les fameuses gares betteraves ont fait l'unanimité. C'est bien qu'il faut les exclure totalement, tant les difficultés sont extrêmement importantes, j'ai eu l'occasion de le constater.

Donc il faut absolument revoir le projet en ce qui concerne les gares nouvelles.

D'autre part, a été évoquée tout à l'heure la question du matériel roulant.

[partie de l'intervention inaudible]

Il y a une personne qui a posé une question concernant le département du Var. La question de Toulon est une question extrêmement importante, majeure et stratégique. Et il faudra régler cette question. Je vous remercie.

Olivier KLEIN

Michel Croc ?

Michel CROC, Directeur régional RFF

Sur les gares nouvelle. Une gare, c'est à la fois un endroit où un système de transport amène des voyageurs, et puis c'est un lieu dans un milieu urbain, ou dans un milieu naturel, enfin dans le milieu.

Alors que le côté impact sur le milieu environnant soit un côté majeur à traiter, c'est vrai. Il doit être traité en particulier par les collectivités qui en sont responsables. De l'autre côté, du côté des voyageurs, on ne peut pas dire que les gares nouvelles soit des échecs.

Vous savez très bien de la fréquentation des gares nouvelles de la ligne LGV Méditerranée a été beaucoup plus importante que ce qui avait été prévu. On avait prévu un million de voyageurs sur Aix TGV, il y en a 1,5. Donc du côté du train, c'est un truc qui marche bien. On peut dire que du côté du territoire, ça marche moins bien puisqu'il y a beaucoup de voitures.

Mais Valence TGV, c'est 1,7 alors qu'on avait prévu 1,3. Avignon TGV, c'est 2,5 alors qu'on avait prévu 1,7.

Donc du côté du système du train, la gare nouvelle, ça marche, en complément de la gare centre.

Un intervenant

Il y a un voyageur qui va vous répondre. Parce que je peux aller de Cannes à Valence TGV, j'ai un train qui arrive à 11 h 30, quelque chose comme ça, pas avant. Je suis en pleine nature, je n'ai pas de correspondance, qu'est-ce que je fais ? Je prends un taxi.

Olivier KLEIN

On va laisser au voyageur le mot de la fin. De fait, votre intervention a bien fait ressortir le paradoxe. Il y a plus de monde, mais il y a plus de voitures.

C'est bon pour la SNCF et c'est mauvais pour le territoire, je voulais encore le dire.

Je vous propose de clore. On a été au maximum 150, dans cette salle, à débattre ce soir. Je crois que pratiquement tous les gens qui ont voulu poser des questions ou s'exprimer ont pu s'exprimer. Je vous remercie.

Je vous rappelle nos deux prochains rendez-vous. Réunion thématique fret demain à Saint-Raphaël. Réunion thématique environnement humain à Toulon, lundi.

INDEX

L'orthographe des noms et termes suivants n'a pu être vérifiée :

Arles-la-Vilaine.....	45	le Pendolino	48
cabinet Sateau	26	Monsieur Jean-Philippe Iglío.....	37
dossier Interreg.....	41	vallée de la Türe.....	27
La Pallu	45		