

Débat public LGV PACA Réunion de proximité à Cagnes-sur-Mer le 26 mai 2005

Un intervenant

S'il vous plait, je crois qu'il y a une dame qui essaye de vous interpeller. Excusez-moi Madame.

Olivier KLEIN, CPDP

Merci. Donc on va commencer cette énième – je ne les ai plus comptées –, réunion de proximité à Cagnes ce soir. Donc je remercie tous les Cagnois et Monsieur le Maire de nous accueillir dans cette ville. Avant de débiter la réunion proprement dite, la CCI des Alpes-Maritimes souhaite nous remettre un document, donc je leur propose de le remettre maintenant. Monsieur de la CCI a la parole.

Un intervenant

Vous devez faire respecter la légalité.

Olivier KLEIN, CPDP

Mais c'est ce qu'on fait, donc je reprends la parole pour vous dire qu' « au nom de la CCI, de l'Union Patronale des Alpes-Maritimes, nous vous remettons ce soir 4 000 pétitions que nous avons collectées dans... ». Vous pourriez au moins être poli ! « ...Dans le bassin de Sophia Antipolis et dans toute la pointe du Var pour dire un grand oui à la ligne à grande vitesse Nice – Côte d'Azur et pour vous dire que nous vous remettons ces pétitions que nous avons axées sur cinq grands axes qui sont une connexion à la ligne à grande vitesse française et européenne car nous sommes attachés à la liaison à nos différentes lignes. Le temps de trajet entre Nice et Paris aux alentours de 3 heures 30, tracé que nous souhaiterons exemplaire en termes d'environnement puisque notre département a cette chance-là. Et une connexion absolue entre les voies ferrées nouvelles, donc la ligne à grande vitesse et les transports aériens pour pouvoir mettre en valeur des offres de déplacements combinées train et avion. Et toutes ces pétitions émanent de tout le monde socioprofessionnel de notre département. Merci. »

Alors, on va commencer la réunion proprement dite. On va commencer cette réunion par une présentation de la CPDP et de la soirée par Annie Canis-Miletto, avant de passer la parole comme d'habitude à RFF et la SNCF pour la présentation du projet par le maître d'ouvrage. Ensuite, une longue soirée de débat avec la salle, entrecoupée d'interpellateurs. Alors, il y a plusieurs interpellateurs. Il y a beaucoup d'interpellateurs ce soir, donc ils vont se succéder. On a laissé les élus sur la tribune et les autres interpellateurs vont se succéder pour prendre la parole. On leur

demande de respecter scrupuleusement le temps de sept minutes qui leur est imparti de manière à laisser du temps de débat à la salle. On y veillera nous aussi rigoureusement.

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

Annie CANIS-MILETTO, CPDP

Alors, bonsoir Mesdames, bonsoir Mesdemoiselles, bonsoir Messieurs. Tout d'abord s'il vous plaît, pensez à éteindre vos portables. Merci. Alors le débat de ce soir, le programme de la réunion, à 18 heures, nous avons la présentation du débat public et le bilan du débat à mi-parcours, j'ai vingt minutes pour vous le présenter. Ensuite, à 18 heures 20, enfin un petit peu plus tard, 20 minutes plus tard, présentation du projet par Réseau Ferré de France également vingt minutes. Monsieur Bernard Gyssels, chef de projet LGV PACA RFF, Maryse Archambault, direction de la stratégie et patrimoine SNCF et Madame Rault du cabinet Hanrot et Rault. Je ne l'ai pas vue. Est-elle là ? Non, elle n'est pas venue. Bon, 18 heures 40, nous avons cinq interpellateurs, comme Monsieur Klein l'a signalé, cinq interpellateurs qui disposent chacun de sept minutes. Pour vous faire comprendre le temps, quand nous arriverons aux six minutes, Monsieur Olivier se lèvera et vous saurez qu'il vous reste une minute de parole.

Nous remercions la présidence de Monsieur Louis nègre, Maire de Cagnes, Monsieur Lionel Luca qui n'est pas encore arrivé, député des Alpes-Maritimes. Nous aurons ensuite à la table Serge Jover, Président de l'Association de Défense Environnement Villeneuve qui est l'ADEV, Monsieur Louis Robin, Association Marina Unit, Brigitte Gourmanel association de défense des habitants de l'Est du Cros-de-Cagnes, ADHEC, Monsieur Jean-Paul Ménard, ancien délégué pour les Alpes-Maritimes du Syndicat National des Usagers des Transports c'est le SNUT.

Alors, le débat public la CNDP et la CPDP. Donc la commission nationale de débat public, CNDP est une autorité administrative indépendante qui est créé par la loi dite démocratie de proximité, février 2002 pour veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national. La commission particulière de débats publics, CPDP est chargée de l'organisation quant à elle et l'animation du débat public. Nous avons un président, Monsieur Philippe Marzolf et quatre membres nommés par la CNDP. Un engagement au travers du compte éthique et déontologique. Nous avons notre indépendance, la neutralité, nous ne donnons aucun avis sur le projet, facilitateur de la mémoire du débat. Alors le débat public, les objectifs visés : La diffusion d'une information complète et transparente sur le projet, une participation active et un dialogue constructif. En fait, il s'agit d'éclairer la décision du maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet.

Les principes, il y en a trois. Trois grands principes : transparence, équivalence, argumentation. Les suites du débat : publication du compte rendu par le Président de la CPDP et du bilan par le président de la CNDP vers fin août 2005. Ensuite, publication du principe et des conditions de la poursuite du projet par le maître d'ouvrage fin novembre 2005. Les documents d'information. Alors, le dossier du débat. Présentation du débat public, six pages avec cartes T, dossier du maître d'ouvrage avec CD-ROM des 22 études, cahiers d'acteurs 40 projets. Le journal du débat, quatre

numéros. Le numéro un a été tiré à 1 500 exemplaires, distribué en boîte aux lettres, encarté dans les journaux des collectivités et la presse régionale. Le numéro deux, en cours de diffusion, 250 000 exemplaires, tractage dans les lieux publics avec exposition. Les moyens de diffusion de l'information et de l'expression du public : accueil dans les locaux de la CPDP à Marseille, Toulon et Nice, sur Internet, www.debatpublic.lgvpaca.org, 288 connexions quotidiennes en moyenne, disons 24 000 visites depuis le 1^{er} janvier 2005. Synthèse questions-réponses. Nous avons reçu à ce jour 770 questions posées. Nous avons un numéro vert, c'est le 0 800 13 83 06. Nous avons aussi un système de carte T et de demande de documents. A ce jour, nous avons distribué 6 667 cartes T, diffusion du courriel, opération avec les scolaires et étudiants, 225 articles de presse publiés depuis le 1^{er} janvier 2005.

Les moyens de participation du public. Nous avons eu à ce jour 5 397 participants, trois réunions générales de lancement à Nice et 340 personnes ont assisté. A Toulon, 750, à Marseille, 300 personnes. Nous avons eu trois auditions publiques pour les acteurs et le grands public : 180, 150 et 120 personnes à peu près. Huit réunions thématiques, l'arc méditerranéen à Marseille, 135 personnes, le développement territorial et régional à Nice, 110 personnes, le développement des TER à Aix-en-Provence et Cannes, 258 et 150 personnes. Le transport de marchandises à Saint-Raphaël, 180 personnes, les enjeux environnementaux à Mouans-Sartoux et Toulon, 160 et 250 personnes. Les enjeux fonciers globalisent à Draguignan 190 personnes. Deux ateliers pédagogiques sur le financement et les solutions alternatives, puis 17 réunions de proximité, Antibes, 152 personnes, Menton, 92, Cannes, 72, Aubagne, 260. Enfin, c'est pour vous dire que nous avons entre 200, 348, et la dernière réunion à Aix-en-Provence, 243. Nous aurons trois réunions générales de synthèse, à Marseille, Toulon et Nice. L'état d'avancement, débat sur l'opportunité de la LGV PACA. Alors, il est ressorti une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet de la LGV PACA. Il est ressorti également une forte inquiétude sur les impacts environnementaux du projet et le maintien des équilibres entre urbanisation, activités agricoles et milieu naturel.

Nombreux questionnements sur l'emplacement des gares, critiques sur les gares nouvelles, quel projet urbain, quels accès, quelles dessertes, quel gain de temps réel ? Proposition de liaisons de centre ville à centre ville, pas de décrochement vers les gares urbaines existantes. Une forte demande d'une priorité pour les transports quotidiens avec les TER et des dessertes de type RER. Inquiétudes sur le financement et demande d'éclaircissement sur la réalisation des zones au projet d'infrastructure. Risque de concurrence entre les TER et le projet LGV PACA, coût pour le contribuable de la région. Questionnement et intérêts pour une solution mixte voyageurs – marchandises. L'état d'avancement des bases de fonctionnement de la LGV PACA : Alors dans les Bouches du Rhône, l'expression d'un projet d'aménagement commun dans l'aire métropolitaine marseillaise, la demande de passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à la Blancarde mais inquiétude pour la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Géménos et la cuvette de Cuges-les-pins.

Dans le Var, émergence et structuration d'une opposition de principe à la LGV dans le centre Var pour préserver la qualité de vie en limitant l'urbanisation et la pression foncière. Très forte inquiétude pour la pérennité de l'agriculture, en particulier les vignobles. Contestation de l'implantation d'une gare nouvelle à Cuers. Etude par TPM d'une gare plus proche du centre ville et demande de maintien de la desserte de Toulon centre. Demande de réouverture des lignes existantes, exemple Carnoules, Gardanne, etc.

Dans les Alpes-maritimes, opportunité confirmée par tous. Le projet de LGV répond à un réel besoin de désenclavement du département. Critique du manque d'ambition du projet concernant la poursuite de la ligne après Nice et vers l'Italie, demande de raccordement direct en tunnel à Nice pour dédier la 3^{ème} voie Antibes-Nice au TER pour un service [inaudible]. Et puis enfin, la plus grande demande, c'est la demande d'enfouissement de la voie littorale. Je vais passer maintenant la parole sur le prolongement du débat à Monsieur Olivier Klein.

Olivier KLEIN, CPDP

Oui Merci, donc vous êtes maintenant tous au courant que le débat a été prolongé de quelques semaines on va dire, jusqu'au 8 juillet. Et nous avons... Enfin une des raisons qui a motivé ce prolongement, c'est la possibilité de lancer une étude complémentaire. Donc nous avons lancé une étude complémentaire sur l'utilisation des lignes existantes dans le cadre du projet. Alors, deux mots sur le pourquoi de cette étude complémentaire. D'une part, les études de RFF ou présentées par RFF concluent très souvent à l'inefficacité des aménagements de lignes nouvelles, que ce soit en termes de gain de temps - où l'étude conclue à des gains de temps faibles et onéreux -, ou que ce soit en termes de capacité où là aussi, on souligne non seulement que ça ne fait pas gagner de capacité mais même parfois que les solutions apportées dégradent la capacité des lignes existantes. Donc ces conclusions sont souvent contestées par différents acteurs, et donc, il nous a paru important de les faire expertiser de manière indépendante, pour en souligner la validité ou au contraire, souligner les éventuels manques si c'est le cas.

Ces contestations portent à la fois sur l'efficacité des mesures de réouverture de lignes - par exemple [inaudible] - parce que RFF a conclu que ce n'était pas très intéressant dans le cadre du projet LGV. Et à la fois sur la possibilité, dans le cadre du projet, d'utiliser certains tronçons de lignes existantes donc tout ou partie de la ligne existante : soit de manière provisoire dans le cadre d'un phasage, soit de manière définitive si on ne réalisait pas une ligne de bout en bout. A l'inverse, les conclusions de RFF sont également remises en cause quand elles concluent à l'intérêt d'utiliser une ligne existante, par exemple entre Antibes et Nice, où là aussi, il y a un certain nombre de discussions. Il nous a semblé important de valider un petit peu ces conclusions ou de les infirmer.

Alors ce cabinet indépendant, on l'a choisi hier. C'est la société SMA PLUS qui est une société suisse, de Zürich. Donc, je ne sais pas si le fait d'être suisse est une garantie de l'indépendance. Ils sont réputés neutres, mais bon, sur d'autres plans. Donc cette société se chargera d'évaluer de façon, si possible objective, les études présentées par RFF, et aussi se chargera d'identifier quelques propositions alternatives s'il y en a, alternatives ou complémentaires au projet de LGV, des propositions qui mériteraient d'être étudiées plus avant. Évidemment en un mois, le cabinet suisse ne va pas proposer une étude aboutie sur un projet alternatif de LGV. Nous n'avons pas les moyens et ils n'en ont pas le temps. Donc c'est identifier quelques pistes de réflexion s'il y en a. Donc ces délais sont très courts, les conclusions de cette étude seront présentées lors des trois réunions de clôture du débat, les 6, 7 et 8 juillet à Nice, Toulon et Marseille. Voilà ce que je voulais dire avant de laisser la parole immédiatement à RFF pour vingt minutes de présentation du projet.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC

Directeur Régional du Réseau Ferré de France

En trois mots, quatre mots, je vais vous expliquer que le Réseau Ferré de France est actuellement, maintenant depuis 1997, propriétaire des voies ferrées. C'est donc nous qui sommes chargés de leur entretien, du renouvellement et des projets nouveaux, des projets de développement. C'est pour cette raison que c'est Réseau Ferré de France qui a saisi la Commission Nationale du Débat Public de ce projet, projet qui a été élaboré sous la pilotage d'un comité d'orientation dans laquelle il y avait sept grandes collectivités : la région, les trois départements littoraux, dont évidemment les Alpes-Maritimes, et les trois plus grosses agglos du littoral dont la communauté d'agglomérations de Nice, Côte d'Azur.

Donc aujourd'hui, ce que nous voulons vous montrer, c'est notre opinion sur l'opportunité du projet et puis vous montrer aussi comment on a pu imaginer l'organiser, - ce que vous avez vu sur les documents - avec une vingtaine de scénarios qui ont été étudiés et puis trois qui ont été approfondis. Ce que vous verrez assez vite, c'est que notre région souffre de deux grands handicaps et la Côte d'Azur encore plus que le reste de la région, qui est d'une part que la grande vitesse s'arrête à Marseille et ne va pas plus loin. Et puis d'autre part, que les réseaux routiers sont terriblement encombrés, de plus en plus encombrés et que le réseau ferroviaire tel qu'il est, malgré les opérations du contrat de plan qui vont commencer, n'arrive pas à répondre à la demande. Mais là aujourd'hui, nous sommes en face d'un débat public, c'est-à-dire que nous sommes là pour vous présenter des choses que vous commencez à connaître maintenant et surtout pour vous écouter et avoir des suggestions. Vous avez vu que la commission particulière a rempli deux pages de choses, d'enseignements déjà sortis du débat, donc c'est vraiment à votre écoute que nous sommes ce soir. Merci.

Bernard GYSSELS, chef de projet LGV PACA

Aujourd'hui, Nice, sixième agglomération française souffre plus que jamais d'un isolement ferroviaire. Il faut plus de trois heures en train pour sortir des frontières régionales. A part Paris, aucune capitale européenne ne peut être reliée en moins de huit heures. La LGV PACA permettra de rapprocher le Var et les Alpes-Maritimes du reste de la France et de l'Europe. La Grande Vitesse permettra aussi de se déplacer deux fois plus vite entre toutes les grandes villes de l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, dans le meilleur des cas, on va de Marseille à Nice en 2 heures 20 et de Marseille à Gênes en 6 heures. La voiture est souvent deux fois plus rapide que le train en dépit des conditions de circulation routière qui s'aggravent. Avec la LGV PACA, on gagnerait de 1 heure 30 à 2 heures sur le trajet Nice-Paris et tous les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations. La plupart des temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 heures 25 à 60 kilomètres heure. On voit en rouge et en noir sur cette carte que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut donc continuer à faire du train une alternative performante à la voiture à l'intérieur de la région.

La deuxième ambition de la LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur, c'est donc de permettre la grande capacité ferroviaire. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les trains grandes lignes, les TER, omnibus et semi directs et les trains de marchandises. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation dus à leur nombre d'une part et surtout à leurs vitesses différentes. Dans les années qui viennent, le Conseil régional souhaite mettre en service des TER toutes les 7 à 15 minutes au départ des grandes agglomérations, c'est-à-dire une desserte de type RER. Deux lignes, l'existante et la nouvelle, permettront ainsi de faire circuler deux fois plus de trains, avec la vitesse, le confort et la régularité attendue par les voyageurs. Alors comment réaliser cette ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur? Pour répondre à cette question, nous avons étudié une vingtaine de scénarios, ils sont placés en trois grandes familles. Les scénarios de desserte sur un axe, ils desservent à la suite Marseille, Toulon et Nice. Deux scénarios ont été étudiés suivant que l'on desserve Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération.

Les scénarios desservent sur deux axes, desservent d'une part Marseille et d'autre part Toulon et Nice. Huit scénarios ont été étudiés en fonction de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre la Durance, - le point situé tout en haut de la carte - et Marseille, et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise par le centre Var ou par le Sud du massif de la Sainte Baume. Les scénarios de desserte à trois axes desservent séparément Marseille, Toulon et Nice. Six scénarios ont été étudiés, ils varient en fonction de la position du débranchement sur la ligne à grande vitesse Méditerranée entre la Durance - le point situé le plus en haut de la carte - et le sud d'Aix-en-Provence. Et deux itinéraires dans le département du Var, au centre Var. Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes de desserte qui suivent l'itinéraire du centre Var ou qui passent par Marseille et par le sud de la Sainte Baume. Ce sont ces trois scénarios que les partenaires du projet ont demandé à Réseau Ferré de France d'approfondir.

Maryse ARCHAMBAULT , SNCF

Bonsoir, je suis Maryse Archambault et je représente la SNCF. Alors la SNCF intervient dans ce dossier à titre de transporteur, au départ, et de maître d'ouvrage pour les gares. Alors à ce titre, nous avons réalisé un certain nombre d'études qui sont mises à disposition dans ce débat. Je vais essayer en trois diapos de vous présenter rapidement ce que la SNCF, en tant que transporteur et maître d'ouvrage des gares propose à partir du projet de Réseau Ferré de France. Alors d'abord, il est important de dire que deux principes nous ont guidés pour établir nos hypothèses. D'abord nous cherchons à améliorer l'accessibilité aux transports ferroviaires. Pour nous, il s'agit de proposer une offre qui bénéficie à la plus grande partie de la population de la région PACA. Ensuite, nous proposons une alternative à l'avion et à la route, tout en préservant l'atout propre au TGV qui est de desservir les centres ville.

Sur ces bases, nous envisageons une offre TGV qui allie rapidité et proximité. Autrement dit, nous souhaitons utiliser à la fois la ligne à grande vitesse et également continuer à utiliser un peu la ligne classique. Voyez sur ce schéma les types de missions que pourraient avoir les TGV. D'abord, parmi les TGV reliant la région PACA à Paris. Ils pourraient avoir trois missions possibles.

- D'abord les TGV sans aucun arrêt entre Paris et Nice, c'est la ligne la plus au nord du graphique, la ligne marron.
- Ensuite des TGV Paris-Nice ou Paris-Nice-Italie s'arrêtant dans les gares situées sur la ligne à grande vitesse.
- Enfin des TGV qu'on appelle desservant la Côte donc utilisant à la fois la ligne à grande vitesse et la ligne classique. On aurait ainsi des TGV Paris-Marseille-Toulon Centre-Hyères, c'est la ligne rose que vous voyez sur le graphique. Et dans votre département, les TGV Paris-Nice via la Côte, à partir de Saint Raphaël, desservant Saint Raphaël, Cannes, Antibes et Nice.

Le deuxième type de TGV, c'est ce qu'on appelle les TGV province province qui relie la région PACA aux autres régions de France et d'Europe, par exemple, Lille-Nice ou Londres-Nice. Alors ces TGV, dans notre esprit, utiliseraient la ligne à grande vitesse parce qu'ils ont des parcours très longs et ont besoin vraiment de rapidité. Les TGV de l'arc méditerranéen, qu'on peut envisager dans ce projet, qui seraient les TGV Espagne-Italie ou Bordeaux-Nice-Italie, utiliseraient de la même manière uniquement la ligne à grande vitesse. Sur le schéma, vous voyez aussi les temps de parcours commerciaux c'est-à-dire les temps que l'on pourrait réellement offrir à nos voyageurs.

Les gains de temps permis par le projet présenté par RFF sont très importants, ils permettent de gagner près de 1 heure 30 sur les trajets Paris-Nice. Alors vous voyez sur le schéma un temps de parcours, c'est le graphique d'avant. Vous voyez le temps de parcours Paris-Nice, 3 heures 40, c'est ce que ferait un TGV qui ferait Paris-Nice sans aucun arrêt intermédiaire puisque nous en avons prévu dans notre schéma de desserte. Un TGV qui ferait Paris-Nice avec trois ou quatre arrêts intermédiaires arriverait à Nice à peu près en 4 heures. On gagne également une heure sur les trajets Paris-Cannes en prenant en partie la ligne classique ou Paris-Antibes, et plus de 1 heure 30 si on fait une gare nouvelle dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes.

Alors ces gains de temps très importants nous ont permis d'évaluer un trafic supplémentaire attendu pour les voyages grandes lignes de près de 3 millions de voyages. Le trafic TGV pour la région PACA pourrait ainsi atteindre près de 24 millions de voyageurs par an. Alors c'est ce trafic très important attendu qui nous permet d'envisager un accroissement significatif du nombre de fréquences proposées, c'est ce que vous voyez sur ce tableau. Alors si on prend Nice par exemple, Nice est desservi aujourd'hui par 11 allers-retours TGV par jour, 6 TGV pour Paris et 5 pour la Province. En projet, nous estimons que le gain de temps allié aux autres infrastructures nouvelles qui sont prévues d'ici à 2020 peut permettre d'offrir jusqu'à 33 fréquences aller-retour. C'est donc trois fois plus de fréquences pour Nice, 13 pour Paris et 20 pour la province.

A Antibes, je pense que certains d'entre vous ici prennent le TGV habituellement à Antibes, nous avons aujourd'hui 11 fréquences par jour. Nous envisageons de maintenir 5 fréquences dans cette gare et de développer l'offre énormément dans une gare nouvelle située à Ouest Alpes Maritimes où on offrirait 26 fréquences par jour, ce qui ferait au total 31 fréquences pour la zone d'Antibes. A noter au passage que ces TGV, très nombreux dans la région, permettraient aussi de servir les déplacements intra régionaux. Par exemple entre Nice et Marseille, vous auriez 20 allers retours chaque jour à grande vitesse.

Enfin, à noter que nous souhaitons articuler toute cette offre avec les TER mise en place par le Conseil régional pour offrir un bon voyage ferroviaire. Alors quelques mots sur les gares. La desserte, vous l'avez vu, s'appuie à la fois sur les gares actuelles, mais également les gares nouvelles. Alors en ce qui concerne les gares nouvelles, nous avons dans le cadre du projet présenté au débat, étudié l'opportunité de plusieurs gares situées sur la ligne à grande vitesse. Alors, une gare au Nord de Toulon, destinée à irriguer l'agglomération de Toulon Hyères et le nord-est de la ville. Une gare dans l'est du Var, qu'on appelle dans le projet Est Var qui servirait à la desserte des Arcs, Draguignan et du Golfe de Saint-Tropez. Et une gare dans l'Ouest des Alpes-Maritimes, que l'on situe en projet dans un triangle Cannes-Grasse-Antibes. Cette gare qu'on appelle Ouest Alpes-Maritimes permettrait d'améliorer l'accès au TGV pour les habitants de l'arrière pays de Cannes et Antibes.

Enfin, à noter, dans le cadre du scénario [inaudible]-Marseille que vous a présenté RFF, nous avons analysé aussi l'hypothèse d'une gare supplémentaire pour Marseille qui pourrait être située sur le site de Marseille Blancarde. Enfin, pour les Alpes-Maritimes, nous avons analysé l'opportunité de faire une gare TGV sur le site de Nice Saint-Augustin. Il semble que cette hypothèse permette des perspectives de deux natures. D'abord, faire une gare sur le site qui est prévu comme étant un pôle multimodal, qui permet là encore d'améliorer l'accessibilité au TGV pour les habitants de l'agglomération de Nice et de l'Ouest de l'agglomération. Et il permettrait aussi d'envisager les offres multimodales. Alors, vous savez que notre souhait est de desservir les centres-villes également. Ainsi, nous aurions dans les Alpes-Maritimes jusqu'à huit gares TGV. Merci.

Bernard GYSSELS

La grande vitesse, c'est sur la ligne nouvelle des TGV bien sûr, mais aussi un nouveau service, les trains inter cités à grande vitesse entre les agglomérations de la région. Ces trains circuleraient alternativement sur la ligne classique et sur la LGV, et cumuleraient ainsi les avantages de la desserte fine des centres ville et de la desserte rapide des gares nouvelles. Ainsi les temps de parcours sur de nombreuses relations seraient diminués d'une heure. Il s'agit d'une offre nouvelle mise en service avec succès par exemple dans la région Nord Pas de Calais. La grande capacité, c'est sur la ligne existante, trois fois plus de TER grâce au transfert des TGV de la ligne existante vers la ligne nouvelle.

L'ambition du conseil régional, comme on le voit sur le schéma, est de poursuivre le développement de l'offre TER avec des trains toutes les 7 à 15 minutes autour des agglomérations. C'est aussi sur la ligne existante, de meilleures conditions de circulation pour les trains de marchandise à destination locale. La LGV PACA, projet de grande vitesse et de grande capacité, peut donc rendre le train nettement plus attractif tant pour les longs trajets que pour les parcours quotidiens et rendre à la ligne Marseille-Vintimille son rôle de desserte structurée des agglomérations. L'offre TER entre Cannes et Nice, aujourd'hui, ce que l'on constate, 36 trains par jour, par sens, c'est une offre à 30 minutes non rythmée et discontinue. Il peut y avoir des plages, pendant la journée, pendant lesquelles il n'y a pas beaucoup de circulation. Que vise-t-on à l'objectif CPER de la phase 1 ? C'est 50 trains par jour, par sens, ce qui fait passer à une offre rythmée à 30 minutes aux heures de pointe. Et le scénario cible ces TER, c'est 80 trains par jour et par sens, ce qui correspond à une offre cadencée à 15 minutes aux heures de pointe. Avec la LGV PACA, puisqu'on aura opéré beaucoup de sillons également, on pourra proposer 100 trains par

jour, par sens, et arriver à une offre cadencée à 10 minutes. Nous devenons plus attractifs, c'est logiquement, des voyageurs supplémentaires dans les TGV, les trains inter cités et les TER. Entre 2 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, plus d'une personne sur 5 emprunteraient le TGV entre Paris et Nice. Environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires en TER, une personne sur 10 prendra le TER pour rejoindre Antibes, Nice, une sur deux entre Monaco et Nice. Enfin entre 1,5 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter cités entre Marseille et Cannes, Antibes. Les parts de marché du train passeraient de 24 à 49 %.

Ce que l'on peut constater également, c'est aussi 1 million de passagers chaque année qui choisiront le train plutôt que l'avion. C'est près de 5 000 automobilistes par jour qui choisiront le train plutôt que la voiture. Je voudrais rappeler quelques points importants. Rappelons qu'en matière de sécurité, on a 30 fois moins de chance d'être victime d'un accident mortel en train, ou en avion qu'en voiture. Pour l'effet de serre, le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de gaz carbonique qu'un déplacement en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Pour le même déplacement interurbain, le TGV est 13 fois moins polluant que l'avion et 30 fois moins polluant que la voiture. En termes de trafic, une LGV permettrait d'écouler le trafic équivalent à 2 autoroutes à deux fois trois voies. En termes d'occupation du sol, une autoroute à deux fois trois voies représente 35 mètres alors qu'une LGV occupe 15 mètres au niveau de la plateforme.

Olivier KLEIN

Alors, ce que je vous propose, un des principes du débat public, c'est que tout le monde écoute tout le monde, quels que soient les avis proférés. Sinon, effectivement, il reste assez peu de temps à RFF donc il va falloir accélérer la présentation, merci.

Alain TRUPHEMUS, RFF

Bonsoir. Indépendamment des 20 scénarios qui ont été étudiés entre la LGV Méditerranée et les Alpes-Maritimes, pour relier votre région au réseau ferré à grande vitesse, plusieurs solutions de prolongement de la ligne dans les Alpes-Maritimes ont été étudiées et sont représentées sur cette carte. Une première solution, consisterait à construire la ligne grande vitesse jusqu'aux environs de Cannes mais dans cette solution-là, une fois que la troisième voie aura été construite entre Antibes et Nice, le principal goulot d'étranglement du réseau ferroviaire dans les Alpes-Maritimes sera la section qui sera restée à deux voies entre Cannes et Antibes, pour permettre de développer à la fois l'offre TGV et l'offre TER, il faudrait dans ce cas là faire sauter ce goulot d'étranglement en le portant à quatre voies entre Cannes et Antibes et donc il faudrait réaliser un tunnel entre Cannes et Antibes, ce qui fait passer le prix de cette solution à 5,4 milliards d'euros. Alors ce tunnel, on m'a dit qu'il partirait des environs de Cannes Bocca pour arriver sur le site de la gare d'Antibes. Et les gares de Cannes et d'Antibes ne seraient plus desservies pour les trains et on envisagerait donc dans ce scénario, une gare nouvelle dans les environs du site de La Bocca.

Pour les performances, c'est Paris-Nice, meilleur temps de parcours 3 heures 50. On peut également prolonger la ligne nouvelle au-delà de la section Cannes-Antibes pour toujours faire sauter le principal goulot d'étranglement. On gagne 10 minutes sur le trajet Nice-Paris, 3 heures 40, c'est l'essentiel des gains de temps de parcours à la Cote d'Azur, on fait sauter le dernier goulot

d'étranglement, pour un coût estimé à 5,350 milliards d'euros, soit un coût équivalent à la solution précédente. C'est la solution que RFF préconise pour la construction de cette ligne à grande vitesse. Cette ligne ne dessert plus non plus les gares de Cannes et Antibes et il nous paraît opportun pour l'Ouest des Alpes Maritimes, de prévoir une gare nouvelle pour desservir les clients de Cannes, Grasse, Antibes. Et on imagine qu'il faudrait, pour des raisons d'accessibilité, prévoir cette gare au croisement de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse qui a été réouverte pour permettre d'aller prendre le TGV en TER et pas seulement en voiture.

On peut également prolonger la ligne à grande vitesse et la faire arriver à Nice centre. Dans ce cas-là, le coût d'investissement est plus élevé, environ 600 millions d'euros, pour un coût de projet évalué à 6 milliards d'euros. Il faut toujours une gare nouvelle, à notre avis, pour desservir l'ouest des Alpes-Maritimes, et ce scénario-là ne permet pas la desserte du pôle d'échange de Saint Augustin. On gagne 5 minutes sur le meilleur temps de parcours Nice-Paris, en meilleur temps de 3 heures 35.

Olivier KLEIN

Il faut conclure.

Alain TRUPHEMUS, RFF

Evidemment, on peut être encore plus ambitieux et plus volontariste et prolonger la ligne au-delà de Nice, se raccorder entre Nice et Monaco, toujours pouvoir desservir ces deux gares-là par la ligne distante. 6,5 milliards d'euros et un gain de temps de 10 minutes par contre pour les missions à destination de l'Italie. On peut aussi traverser la totalité du département à grande vitesse, aller se raccorder chez nos amis italiens à Vintimille. Mais c'est dans ce cas-là un investissement évalué à 7,5 milliards d'euros. Une question qui demeure : Comment desservir Monaco et Menton ? Ce n'est pas tellement la difficulté de construire une gare nouvelle que la difficulté d'accéder à cette gare nouvelle depuis les agglomérations qui sont au pied de la corniche qui pose problème. Il faudrait toujours évidemment des gares nouvelles à la fois à l'ouest du département, et quelque part certainement dans la vallée du Var pour desservir l'agglomération de Nice. Et enfin, dans le cas où la ligne à grande vitesse s'arrête avant Nice ou à Nice, on pourrait également construire une section de ligne nouvelle d'environ 25 kilomètres entre le centre de Nice et la frontière italienne, ce qui permettrait de gagner une dizaine de minutes sur les temps de parcours à destination de l'Italie, mais évidemment pour un coût là aussi plus élevé, évalué dans la totalité du trajet à 7 milliards d'euros. Je vous remercie.

Interventions des interpellateurs et questions du public

Olivier KLEIN, CPDP

Merci. Donc on va commencer la partie débat avec le public. Je vous propose qu'on commence par le premier interpellateur parce que c'est la puissance qui nous accueille aujourd'hui. Donc laisser la parole 7 minutes à Monsieur Nègre, en tant qu'interpellateur, pour qu'il nous expose sa position sur le projet.

Louis NEGRE, maire de Cagnes-sur-Mer

Donc moi, je remercie tous ceux qui se sont déplacés ce soir et j'attire votre attention sur le fait que ici, vous êtes à Cagnes-sur-Mer, en conséquence de quoi, je vous demande de vous respecter mutuellement. Je n'entends pas voir transformer cette réunion ou plomber cette réunion parce qu'il y a certaines grandes gueules. Chacun a le droit de s'exprimer et c'est fait dans un cadre tout à fait neutre, tout à fait. C'est ni les élus, ni RFF, c'est le débat public qu'on a dans la réunion ce soir. Mais je vous préviens, je vous le dis, s'il doit y avoir une dérive ce soir, et si l'on essaie de saborder cette réunion publique d'information et de dialogue, c'est moi qui m'en occuperai et je couperai l'électricité, comme ça, on arrêtera la réunion. C'est clair. Alors chacun a le droit de s'exprimer mais je vous demande de respecter tous ceux qui ont le droit de parole.

Pour le Maire de Cagnes et aussi le Président de l'Agence d'urbanisme, notre position est très connue, je dirais. Nous, contrairement à ce qui vient d'être indiqué, - comme ça on rentre dans le dialogue tout de suite -, vous avez prévu un arrêt, enfin un arrêt, vous avez prévu si on peut revenir sur la desserte littorale des Alpes Maritimes où l'on voit les différentes possibilités avec les flèches qui arrivent. Alors vous avez prévu l'arrivée en direct, j'allais dire sur Cagnes-sur-Mer, qui est ici, et après, une autre arrivée sur Nice centre. A aucun moment, vous n'avez prévu ce que souhaitent les gens des Alpes-Maritimes, et là, il y a consensus, c'est-à-dire d'arriver à Nice Saint-Augustin, où il y a une volonté, à ma connaissance, je dirais consensuelle et de [inaudible] Cagnes sur Mer alors qu'à quelques 2 – 3 kilomètres vous avez Saint-Augustin.

Donc, ce que nous souhaitons ici dans ce secteur, c'est de pouvoir faire arriver directement la ligne LGV jusqu'à Nice Saint-Augustin en souterrain pour l'essentiel de son parcours puisque vous êtes dans un secteur particulièrement urbanisé et avec une vision en direction de l'Italie. Nous pensons que c'est un élément important de l'axe méditerranéen, je dirais de l'arc latin méditerranéen. Il faut envisager une première phase, on arrive à Nice, et deuxième phase, eh bien, on se projette mais d'ores et déjà nous avons demandé - en tous les cas l'agence d'urbanisme que je préside -, a demandé par écrit, de la manière la plus solennelle, que l'on fasse également l'étude pour rejoindre Vintimille puisque là, on est à quelques dizaines de kilomètres alors que sur [inaudible], on est à 180 kilomètres.

Donc les italiens avancent, on fait des choses remarquables, il nous appartient d'ores et déjà, même si ça ne sera pas immédiatement ou de projeter en tout les cas cette ligne jusqu'à Vintimille. Voilà ce que nous pouvions dire. Sur l'ouest du département, nous estimons nécessaire et souhaitable de desservir effectivement le secteur Cannes, Grasse, Antibes avec une double proposition qui est la

proposition de l'ensemble des communautés d'agglomération, du Conseil général et de l'agence d'urbanisme qui serait à ce moment là, de desservir soit par une arrivée directe en souterrain Cannes et on repart en souterrain jusqu'à Nice, soit ce que vous avez d'ailleurs dit tout à l'heure : le débranchement à la hauteur de la nouvelle ligne Grasse – Cannes. Voilà les deux propositions que l'Agence d'urbanisme également préconise et qui sont validées par, je dirais, l'ensemble des décideurs des Alpes Maritimes. Mon intervention est terminée. A partir de là, vous avez l'essentiel comme ça, je vous fais gagner un peu de temps.

Olivier KLEIN

Merci, on va donc prendre une première série de questions. Ce soir, on est relativement nombreux donc on va donc tirer au sort les questions parce que toutes les questions ne pourront pas être posées à l'oral. En revanche, vous avez tous trouvé une petite fiche sur votre siège. Cette fiche doit être remplie. Toutes les questions posées recevront – qu'elles soient posées oralement ou pas – une réponse écrite, à condition que vous ayez rempli consciencieusement la fiche et que vous n'oubliez pas de mettre vos noms et votre adresse pour qu'on puisse vous envoyer la réponse. Merci. Donc la première question tirée au sort c'est le numéro 17, Monsieur Noël Perna. Alors, il faut peut être lui passer un micro, merci.

Noël PERNA

Je suis le premier, désolé pour tout le monde. Alors moi, ce que je regrette beaucoup, c'est que comme sur le débat public sur le port de Nice, le pouvoir de l'argent a eu priorité ce soir encore puisque les acteurs économiques sont venus avec deux ou trois kilos de dossiers. En plus de cela, comme pour le débat public sur le port, ils font pas mal de publicité dans la presse et ça les associations qui sont ici ne peuvent pas le faire c'est vraiment dommage.

Olivier KLEIN

Le débat est fait justement pour permettre à chacun de pouvoir s'exprimer, sans débat, les associations ne pourraient pas s'exprimer.

Noël PERNA

Les acteurs économiques pouvaient attendre leur tour et donner leurs documents. Ils ne l'ont pas fait. En ce qui me concerne, ça va être très rapide, je vais redire ce que j'ai déjà dit. Ce que je peux regretter, c'est que je vous ai envoyé trois courriers, aucun des trois courriers n'est passé dans les documents du débat public. Aucun. Et je vous ai fait un courrier supplémentaire. Alors je ne sais pas pourquoi, je vous ai remis encore une copie et j'espère que ça va se faire. Je l'ignore. Moi en ce qui me concerne, ce que nous avons déjà demandé, c'est que le TGV passe par Aix-en-Provence, par l'ancienne voie de Brignoles sur la Côte d'azur, que le ferroutage et les poids lourds passent par les Alpes. En ce qui concerne le réseau SNCF sur les sites sensibles en milieu urbain, sont à réaliser en tunnel et en couverture transparente intégrée au paysage là où c'est possible.

En ce qui concerne les poids lourds vers l'Italie par voie maritime, en ce qui concerne la ligne SNCF du littoral qui existe déjà sur deux voies, il faudrait augmenter les fréquences tout de suite, comme on le demande depuis 20 ans. Je vais m'arrêter là mais vous avez une page qui j'espère passera dans le prochain bulletin, merci.

Olivier KLEIN

Alors à propos de vos courriers, nous recevons quantité de courriers, nous mettons à disposition de l'ensemble du public, et sans regarder la provenance - il n'y a pas d'ostracisme envers Monsieur ou envers quelqu'un d'autre -, nous mettons à disposition du public l'ensemble de ce qui nous est présenté comme une contribution au débat. Nous recevons quantité de courriers et ces courriers-là, nous ne pouvons pas tout mettre en ligne. Donc les contributions au débat, les journaux, les cahiers d'acteurs qui sont édités, les cahiers d'acteur eux sont diffusés au même titre que le dossier du maître d'ouvrage, les contributions sont toutes mises en ligne. Si vous nous faites une contribution, il n'y a aucune raison qu'elle ne soit pas diffusée.

Noël PERNA

Nous sommes association agréée [*inaudible*].

Olivier KLEIN

Non, mais je vous dis, il n'y a aucun problème de ce point de vue-là. Merci.

Michel CROC

Vous avez évoqué notamment cette notion de marchandises. Alors, je voudrais en profiter pour faire un peu le point sur ce sujet. Je voudrais préciser que 184 millions de tonnes de marchandises ont traversé la région en 2001. Une grande partie de ces flux sont des flux internes de courte distance. Effectivement la route est le mode dominant notamment sur les flux internes. On est presque à 48,95 %, alors pourquoi [*inaudible*] le marché du fer ? Alors, elle s'explique tout d'abord par la nature des produits reçus et émis par le Var et les Alpes-Maritimes, alors essentiellement des produits de consommation des marchés sur lesquels la route est aujourd'hui plus performante que le fer. C'est la première constatation.

Et puis, pour les importants trafics entre l'Espagne et l'Italie, par l'absence également de compatibilité ferroviaire entre le système ferroviaire espagnol et les autres pays européens. Et puis il y a aussi, par la concurrence du cabotage maritime, vous l'avez évoqué, le long de l'axe méditerranéen qui assure l'essentiel du transport de vrac qui était privilégié par le fer. Je peux aussi vous apporter un point d'information. En 2001 toujours, des éléments qui ont été pris à cette période, un chiffre qui me paraît intéressant : les échanges internationaux de l'axe méditerranéen ont représenté environ 32 millions de tonnes aux droits de la frontière franco-italienne. Alors, près de la moitié est transportée par voie maritime. L'autre moitié, elle est transportée par le mode terrestre. Ce que l'on peut préciser, c'est la route, 14 millions de tonnes pour 12,5 à Vintimille

effectivement. Et le fer, le fer seulement 2,5 millions de tonnes et à peine un million à Vintimille. Alors, ce qui fait qu'au total, la part de marché du fer est inférieure à 10 %. Les flux ferroviaires passent majoritairement par Modane, on arrive à 60 %. Alors pourquoi ? Je préciserai trois points. Pour les principales destinations du nord de l'Italie, l'itinéraire par Modane est plus court, le passage par Modane correspond à une logique de massification des coûts, ce qu'il ne faut pas oublier. Et puis plusieurs sections de la ligne Vintimille - Gênes, vous savez, sont encore [inaudible] à l'heure actuelle. Et puis il y a également la longueur actuellement des convois de marchandises qui sont limités également du côté italien. Voilà ce qui explique la situation aujourd'hui pour les transports de marchandises dans notre secteur.

Noël PERNA

Quelle est l'augmentation de marchandises par voie de chemin de fer depuis 10 ans ?

Olivier KLEIN

Parlez dans le micro s'il vous plaît parce que les débats sont enregistrés.

Noël PERNA

Quel est le pourcentage d'augmentation de marchandises transportées par chemin de fer depuis 10 ans ?

Michel CROC

C'est une diminution constante du volume transporté. Je viens de donner toute la raison qui explique pourquoi ça se passe de cette manière.

Olivier KLEIN

Alors, on va prendre une question suivante. Et ensuite, on donnera la parole à Monsieur Luca qui nous a rejoint. Donc le numéro six, c'est Monsieur Claude Vacher de Valbonne. Parlez dans le micro.

Claude VACHER

Vous l'avez la question. Vous pouvez la lire.

Olivier KLEIN

Moi personnellement, je ne l'ai pas, je n'ai qu'un petit numéro, mais si quelqu'un l'a, je veux bien la lire à votre place. Alors, dans un cahier d'acteurs d'avril 2005, l'association ADEV propose un plan de passage sur Valbonne. Envisage-t-elle premièrement de le détruire pour passer le TGV ? Deuxièmement, de survoler en viaduc ? Troisièmement, l'ébranler par un tunnel ? Étrange imprécision pour une association vouée à l'environnement. Pour ma part, dans ce doute, je me

priverai avec joie de tout TGV. Donc l'association ADEV peut-elle répondre ? Ça tombe bien, on a un interpellateur de cette association. On va vous passer un micro, le mien, je le garde.

Jean-Claude FROMENT, ADEV

Jean-Claude Froment de l'association ADEV. Notre proposition ne visait pas spécialement d'imposer dans la région de Valbonne le passage d'un TGV, mais il nous semblait beaucoup plus rationnel, comme on l'exposera tout à l'heure, de ne pas grouper sur la bande littorale tous les transports ferroviaires. En faisant un tracé direct dans l'arrière-pays, on a la possibilité de favoriser le développement de l'arrière-pays, d'une part en mettant une gare qui permettra l'interconnexion avec un réseau ferré qui rejoint le littoral. Et d'autre part, on a une condition de fiabilité qui permettra en cas de départ majeur sur la ligne littorale comme on l'a déjà vu il y a quelques semaines, de donner une solution dite de remplacement pour éviter l'interruption totale de tout trafic dont quand on sera à l'horizon 2020 avec les centaines de trains et de rames qui viennent d'être évoqués tout à l'heure. Mais je n'avais aucune intention de pénaliser systématiquement les gens de Valbonne ou de quelques communes que ce soit dans l'arrière-pays. Je suis sûr que RFF trouvera des solutions techniques appropriées qui seront pour la satisfaction de tout le monde.

Olivier KLEIN

OK. Merci. Donc Monsieur Luca, si vous voulez prendre la parole, vous pouvez gagner la tribune. J pense que vous y trouverez un micro.

Lionnel LUCA, député des Alpes-Maritimes

Merci de me donner la parole d'abord. Je tiens à la prendre uniquement pour m'associer à ce qui a été dit par le maire de Cagnes et puisque le maire de Saint-Laurent du Var est là également, il nous a rejoint, ainsi que le maire de Villeneuve-Loubet, puisque nous avons eu l'occasion d'en parler ensemble, d'en débattre ensemble pour dire combien la position qu'a exprimée Louis Nègre tout à l'heure était une position commune aux trois maires des trois communes littorales de ce secteur et du député de la circonscription. Donc d'être favorable effectivement à une ligne TGV de liaison nationale et dans une perspective internationale, d'où la proposition qui est faite effectivement d'aller sur Nice Saint-Augustin et avec la perspective ensuite de l'Italie. On n'imagine pas que l'on puisse faire un axe de cette nature dont le coût - que vous avez rappelé tout à l'heure - ne serait qu'une coopération franco-française à un moment où on parle tant de l'Europe. Et donc l'arc méditerranéen est quelque chose qui doit être envisagé, même s'il y a un phasage évident du fait du coût des réalisations. Mais se l'interdire en 2005 dans la perspective de l'Europe telle qu'elle se construit aujourd'hui est absolument absurde. Et elle justifie de notre point de vue d'acceptation d'un certain nombre de contraintes, toutes naturelles, parce qu'il ne suffit pas de vouloir le TGV, encore faut-il savoir où il passe.

La deuxième observation que nous pouvons faire, c'est que effectivement, le littoral des communes de Cagnes, Villeneuve, Saint-Laurent n'a pas à supporter une nouvelle fois les dégâts de quelque un siècle de présence d'infrastructures qui ont été faites, il faut bien le dire en appréciant peut-être pas toujours les conséquences de ce qui a été fait. Donc nous souhaitons effectivement non pas reporter le bébé ailleurs, mais que l'on veuille bien aménager un petit peu, là où la population est importante. Et donc d'y mettre des contraintes techniques parfaitement réalisables, certes qui ont un

coût financier, mais nous, la question qui nous est posée, c'est « Qu'est-ce que nous souhaitons ? ». Donc nous répondons pour ce qui nous concerne. Les moyens après, ils sont ce que l'on sait aller chercher, ce que l'on sait mettre et les priorités que l'on veut bien y donner. Donc quand on entend parler notamment que la voie souterraine pourrait être une possibilité actée mais s'arrêtant à Antibes, on ne voit vraiment pas pourquoi il faudrait de l'air libre d'un seul coup entre Antibes et Nice.

Donc je pense que vous vous heurteriez vraiment à une résistance très forte si vous persistiez. Le maire de Cagnes a dit quelque chose tout à l'heure, je m'y associe, ni d'applaudissement, ni de sifflet. Je pense que nous avons la chance de nous exprimer et je pense que chacun est respectable dans ses choix et personne n'est condamnable. J'exprime un point de vue sur lequel nous avons une entente en tant que représentant je pense d'un certain nombre de nos concitoyens, donc je souhaite qu'elle puisse se faire tout à fait correctement. Mais je le dis très solennellement, vous vous heurteriez vraiment à une grande résistance, et plus qu'une résistance, à vraiment beaucoup de problèmes entre des élus, une population, des associations qui ont été suffisamment malmenées ces 40 dernières années sur ce secteur de littoral et qui n'accepteront plus et qui ont les moyens de ne pas l'accepter de toute manière que l'on ne tienne pas compte de leurs desiderata. Alors, on est très heureux de savoir que Cagnes c'est important vu de très loin, qu'Antibes, ça peut l'être aussi, mais malheureusement c'est vrai que nous, on est dans le triangle des Bermudes où ce n'est pas forcément aussi connu internationalement que d'être dans ce secteur du littoral. Nous sommes aussi le secteur qui est entre l'hippodrome de Cagnes-Sur-Mer et les vieux remparts de Saint-Paul de Vence mérite aussi quelque attention. Voilà, donc je veux le rappeler, parce que je crois que c'est le rôle de député de la circonscription de le dire.

Ensuite, les propositions qui peuvent être faites comme vient de le dire l'ADEV, mérite aussi d'être regardées, même si les choses ne sont pas si simples, parce que ce sont les choix qui pourront être pris. Donc je résume. En ce qui nous concerne, un, Nice Saint-Augustin, parce que c'est la position logique d'accès, puisque l'aéroport international est à proximité et donc il y a une conjugaison évidente. La perspective de l'Italie parce que ça serait bien dommage de mettre autant de moyens s'il n'y avait pas une continuité vers l'est, mais je la vois mal commencer à partir du port de Nice. Je ne la vois que dans la continuité à partir de Nice Saint-Augustin justement, parce que la rupture qu'on évoquait tout à l'heure, il faut vraiment ne pas être d'ici pour savoir la contrainte que ça représente que d'aller du secteur ouest au secteur est et combien ça complique tout. Donc si on veut favoriser la liaison, il ne peut pas y avoir de rupture, c'est ce que je veux exprimer. Et donc sur notre littoral ici, nous sommes attentifs. Je rappelle, je crois avoir vu d'ailleurs sur le débat sur la troisième voie, qu'il vous avait été évoqué l'alternative de la troisième voie par voie souterraine avec quatre tubes dont l'un de ces tubes ou deux de ces tubes étaient réservés au TGV. Donc j'aimerais qu'on regarde ce document que nous avons pu consulter quelques-uns et dont le seul refus de la voie souterraine était là encore le coût, mais n'était pas l'aspect technique. Donc je répète, dans le débat sur la troisième voie, il y avait une solution alternative étudiée par RFF qui consistait à voir la voie souterraine avec y compris les voies TGV. D'ailleurs, c'est ce qui a servi de prétexte pour refuser l'alternative en disant « vous voyez, c'est trop cher puisqu'on y met quatre tubes pour le TGV, dont il n'était pas question par rapport au débat sur la troisième voie ». Donc si ça pouvait servir à quelque chose, maintenant qu'on nous l'a mis en opposition précédemment de le revoir, ça ne serait pas mal non plus.

Olivier KLEIN

Merci. Vous souhaitez répondre ou pas ?

Michel CROC

Pour répondre, d'abord une réponse à une question. La première réponse, c'est que nous avons eu l'honnêteté intellectuelle de vous présenter toutes les solutions étudiées. Vous avez noté que l'idée d'arriver à Cannes et puis après de refaire un tunnel qui dépasse Cannes et Antibes et de revenir à l'air libre ici est une solution que nous avons exclue. Donc vous pouvez être tranquille.

Un intervenant

Vous pouvez répéter !

Michel CROC

La solution qui consiste à arriver à Cannes et après faire un tunnel entre Cannes et Antibes et revenir à l'air libre ici est une solution que nous ne proposons pas. Donc ce qu'on a proposé, c'est de faire passer la ligne TGV plus près de Nice. Alors comme vous avez vu, nous avons proposé de l'amener jusqu'à la troisième voie. Comme vous l'avez entendu, nos élus préfèrent que nous allions directement à Saint-Augustin. Donc ça, ça fait partie des idées qu'on écoute. Alors, une petite question à Olivier Klein, est-ce que vous voulez qu'on fasse l'exposé sur l'enfouissement maintenant ou... ?

Olivier KLEIN

Moi je crois que la question est posée, sera reposée, donc on peut la traiter. Donc maintenant ou plus tard si vous avez besoin d'un petit temps de préparation pour chercher les bons fichiers, mais... C'est bon maintenant ? Alors maintenant...

Michel CROC

Bon, donc je vais revenir rapidement. Donc effectivement, lors de l'enquête publique sur le projet de troisième voie littorale, il a été demandé par la commission d'enquête à Réseau Ferré de France d'étudier une alternative d'enfouissement des voies ferrées. Alors, le projet de troisième voie entre Antibes et Nice, c'est un projet qui vise à permettre sur cette section-là aux trains rapides de dépasser les trains lents, ce qui permet d'augmenter le cadencement des TER entre Cannes et Nice. Alors, cette étude montrait qu'enfouir uniquement une seule voie supplémentaire en maintenant les deux voies en surface ne permettait pas, en ayant une séparation physique entre ces deux voies de surface et cette voie enterrée, d'atteindre la même capacité ferroviaire qu'en ayant trois voies en surface côte à côte avec des échanges entre ces voies permettant aux trains de passer de l'une à l'autre. Donc pour obtenir le service visé du train au quart d'heure, du TER au quart d'heure sans construire de nouvelles infrastructures en surface, il faudrait construire deux voies nouvelles en souterrain.

Donc compte tenu de l'objectif également de desservir les populations par le TER, il me semble qu'il vaut mieux enfouir deux voies pour les TGV et les trains de marchandises et maintenir deux voies en surface pour les TER. Alors, parce que c'est la question qui nous était posée, il existe aussi une solution pour supprimer la totalité des voies ferrées de surface entre Antibes et Nice qui consisterait à enfouir également les voies TER, dans ce cas-là toujours pour avoir la même capacité ferroviaire ou en tout cas, au moins l'équivalent de la capacité ferroviaire de trois voies qui communiquent entre elles en surface. Il faudrait quatre voies en souterrain qui elles ne communiqueraient pas entre elles. A ce moment-là, on pourrait avoir deux tubes pour les trains grandes lignes et les lignes TGV, deux tubes pour les TER.

Alors évidemment ce projet, ce n'est pas facile. Le sous-sol est complexe sur le littoral, ce qui fait que le creusement des tunnels sera cher sur la Côte d'Azur. Il y aura des difficultés également au point de raccordement des gares d'Antibes ou de Nice avec notamment une des conclusions disant qu'il ne paraissait pas possible de faire les quatre voies en souterrain en gare de Nice centre. Il faudrait plutôt imaginer de maintenir deux voies en surface entre Nice Saint-Augustin et Nice ville, d'avoir deux voies TGV en souterrain qui aboutissent à Nice. Mais par contre, les deux voies TER qui seraient mises en souterrain pourraient revenir en surface au niveau de Saint-Augustin. Bon, et puis également une promesse de gare nouvelle, puisque qui dit plus de ligne en surface, pose la question de comment dessert-on les populations au plus près d'où elles se trouvent pour qu'elles puissent bénéficier du service quand même.

Alain TRUPHEMUS

Alors, un point rapide sur l'environnement. Alors effectivement, s'il n'y a plus de voie ferrée en surface, on peut dire qu'il y a des avantages pour le cadre de vie. Néanmoins, il ne faut pas s'attendre à ce que l'enfouissement des voies ferrées se fasse sans impact. Pour ce type de chantier, il faut faire des travaux, il faut des accès aux zones de creusement des tunnels. Il y aurait également d'importantes, même de très importantes quantités de matériaux à mettre en dépôt quelque part, des matériaux qui seraient issus de creusement de ces tunnels. Et puis si on veut réellement améliorer le cadre de vie des riverains de voies ferrées en sortie de Nice, quel traitement parallèle des infrastructures routières promet-on ? Je rappelle que la voie ferrée est encadrée par la RN7 et la RN98 entre Fort Carré et Marina Baie des Anges. Ensuite, elle est sur un très grand linéaire le long de l'autoroute A8. Et enfin, quand on arrive à Nice, la voie ferrée est à nouveau, depuis le Var jusqu'à Nice centre, encadrée par deux autoroutes urbaines publiques.

Dernier point, pour réaliser ce chantier-là, ce n'est pas l'objectif du contrat de plan tel qui est indiqué dans la *[inaudible]*, c'est un projet qui compte tenu des procédures à relancer les financements apportés et puis aussi de la durée des travaux ne pourrait pas être mis en service. Il faudra 20 ans à partir du moment où la décision serait prise de réaliser cet investissement. Ça veut dire pas de développement du TER dans cette période-là. Et enfin dernier point, le projet de troisième voie a été déclaré d'utilité publique pour un montant d'investissement de 225 millions d'euros. Si on enterre deux voies pour le TGV et les circulations de marchandises, c'est 1,4 milliard d'euros, sept fois plus que la troisième voie. Et si on voulait enfouir en totalité les voies ferrées, c'est un investissement de 2,7 milliards d'euros, soit 12 fois le coût du projet de transport.

Olivier KLEIN

Merci. Alors, on va prendre une question. Toujours le même principe. Donc la question numéro 20, Monsieur Leca de Saint-Laurent du Var.

Monsieur LECA

Je voulais poser la question, pourquoi on faisait un projet de voie souterraine entre Cannes et Antibes et pas pour Antibes/Saint-Laurent du Var ?

Alain TRUPHEMUS

Quand il a été décidé de réaliser la troisième voie, dans un objectif bien précis, le cadencement du TER au quart d'heure. Pour réaliser ce cadencement de Cannes jusqu'à Nice, il a été recherché quels investissements, quelles capacités supplémentaires d'infrastructures étaient nécessaires. Il s'est avéré qu'une section de troisième voie suffisamment longue qui permette, comme je disais tout à l'heure, à un train rapide de dépasser un train lent pour se remettre sur sa voie d'origine, une section suffisamment longue, une troisième voie suffisait à permettre ce cadencement et on n'avait donc pas besoin de doubler la ligne en totalité, en fin de la mettre à trois voies en totalité de Cannes jusqu'à Nice. Une vingtaine de kilomètres suffisent, donc il a été recherché sur quelle section l'insertion de cette troisième voie serait la plus facile. Et il s'est avéré que c'est entre Antibes et Nice que les contraintes sont les moindres pour réaliser cette troisième voie. Maintenant, on est à un deuxième horizon qui n'est plus l'horizon du CPER qui est un horizon de court terme, de développement du TER au quart d'heure. On est dans un délai plus long dans lequel on veut à la fois développer le TGV, tripler le nombre de TGV qui viendront desservir la Côte d'Azur pour se rapprocher de ce que Marseille connaît aujourd'hui. Marseille, vous avez un TGV à l'heure, voire à la demi-heure aux heures de pointe. Donc c'est un développement du TGV, ce qui n'est pas le cas pour les troisièmes voies, mais c'est également la volonté du Conseil régional de faire un pas de plus dans le développement du TER. Donc l'objectif du Conseil régional, c'est encore d'améliorer le cadencement à l'horizon 2020 pour proposer un TER aux 10 minutes.

Bon, dans ce cadre-là, et c'est ce que je disais tout à l'heure, si on arrête la LGV avant Cannes, même si on l'arrête encore avant, au Muy par exemple, entre Cannes et Nice, il n'y a plus la capacité pour faire circuler tous ces trains-là. Bon, et donc si la LGV s'arrête avant Cannes, le goulot d'étranglement, c'est Cannes, Antibes, deux voies seulement et sur ce tronçon-là, il faut réaliser deux voies supplémentaires. Si on avait par exemple trois voies de Cannes à Antibes, ça ne serait pas suffisant. Il faut quatre voies et quatre voies en surface, donc deux voies supplémentaires en surface le long des deux voies existantes entre Cannes et Antibes, ça ne nous paraît pas une solution techniquement réalisable. Par exemple, la gare de Cannes est une gare enterrée, c'est une gare souterraine qui a été recouverte, et cette gare est à trois voies. C'est considérable de reprendre toutes ces installations pour porter la gare à quatre voies. Donc la solution qui est préconisée par les bureaux d'études, c'est de dire si on veut rajouter deux voies supplémentaires, il faut les faire en souterrain.

Un intervenant

Est-ce que vous pouvez expliquer, parce que j'ai déjà entendu la réponse, est-ce que vous pouvez expliquer pourquoi trois voies entre Cannes et Antibes ne suffisent pas et que trois voies entre Antibes et Nice suffisent ? Parce que la question va venir, donc j'anticipe.

Alain TRUPHEMUS

A quel horizon ?

Un intervenant

A l'horizon du projet, moi ce qui se passe avant ne m'intéresse pas.

Alain TRUPHEMUS

A l'horizon du projet, on imagine qu'on aura la troisième voie Antibes-Nice. Et prolonger cette troisième voie jusqu'à Cannes ne serait pas suffisant pour la capacité ferroviaire. Imaginons que la LGV arrive à Cannes, on aura quatre voies qui arriveront jusqu'à Cannes. Si on ne fait qu'une troisième voie en surface entre Cannes et Antibes, on aura donc trois voies de Cannes à Nice, c'est un long tronçon, et sur ce long tronçon, on n'arrivera pas à faire coexister tout les TGV et tous les TER. Si par contre on a quatre voies qui ne s'arrêtent pas à Cannes mais qui sont prolongées jusqu'à Antibes, le système aura naturellement plus de capacités.

Un intervenant

Si je comprends bien, c'est la longueur du tronçon qui fait qu'on ne peut pas se satisfaire de trois voies de Cannes à Nice, mais qu'on peut se satisfaire de trois voies d'Antibes à Nice.

Alain TRUPHEMUS

Tout à fait. C'est la distance du parcours à trois voies sur lequel coexistent des trains lents qui s'arrêtent dans toutes les gares et des TGV qu'on souhaite faire partir rapidement vers le reste de la France.

Olivier KLEIN

Ce que je vous propose, c'est de passer à l'interpellateur suivant de manière à varier. On a eu des longues réponses de RFF. Donc, que je n'écorche pas le nom, Monsieur Serge Jover, Président de l'Association de Défense de l'Environnement de Villeneuve. Alors, ça devrait être une interpellation à deux voies, ce qui n'empêche pas d'avoir sept minutes seulement pour intervenir. Donc sept minutes. Je vous remercie de respecter ce temps.

Serge JOVER, ADEV

Bonsoir Mesdames, Messieurs. L'ADEV est favorable à la LGV PACA. Ce projet est vital pour l'économie de la région niçoise. C'est un projet à dimension européenne, notamment, nous pensons à l'arc Barcelone-Gênes. C'est un projet qui doit respecter absolument l'environnement et un projet qui s'inscrit dans le développement durable. Ce projet doit forcément reconsidérer le réseau ferré actuel. Aujourd'hui, ce que propose RFF, c'est un projet limité à la France uniquement, une ligne TGV qui s'arrête aux Mûy. Nice est donc une ville terminus. Trois scénarios à un, deux ou trois axes et 27 variantes ont été proposées par RFF.

Jean-Claude FROMENT

Parmi les 27 variantes, 23 rejoignent directement la troisième voie Antibes-Nice au PK211, deux rejoignent la troisième fois à Cannes et deux rejoignent directement Nice. Un exemple de variantes, c'est qu'on y retrouve les tracés de la nouvelle voie TGV, de la voie traditionnelle et en rouge, celle de LGV Méditerranée. Au bout de la ligne en noir, vous voyez un pointillé qui rejoint le fameux PK211. Le PK211 se situe à peu près au fond du Loup ou au voisinage de l'hippodrome de Cagnes. C'est un endroit particulièrement dense au niveau du trafic routier et de l'urbanisme. On voit en bleu le projet qui serait vraisemblablement un tunnel sortant de la colline de la Clossasse pour rejoindre cette zone sur l'hippodrome de Cagnes. Le trafic comprendra deux voies TGV jusqu'aux Mûy, une seule voie pour atteindre Nice, 30 TGV nationaux quotidiens, 100 TER quotidiens. On ignore combien de TGV internationaux vont circuler sur ces voies, d'ailleurs, j'ai envoyé le 11 mai une demande de précisions sur le nombre de rames internationales en provenance d'Italie et d'Espagne qui transiteront sur notre région, je n'ai aucune réponse à ce jour.

L'ADEV propose que la ligne historique existante soit strictement réservée aux TER. La construction d'une nouvelle ligne à deux voies pour le trafic national et international dont le TGV plus le fret. Cette ligne serait tracée dans le moyen pays. Elle desservirait une gare intermédiaire, je l'ai située à Mouans-Sartoux, c'est une hypothèse. Elle serait à peu près au barycentre de Cannes, Grasse et Antibes. On voudrait que pour respecter l'environnement, cette ligne soit souterraine. La garantie intermodale serait située aux environs de Nice Saint Gatien ou bien de Saint-Augustin. Ça assurera la liaison entre Nice centre et Vintimille-Gênes, une liaison vers Dignes en utilisant le réseau existant et puis par un cisaillement, on pourrait envisager très bien toute une liaison vers Turin en passant sous le Mercantour.

Parmi les avantages, on a un gage de fiabilité à partir du moment où deux voies existent sans se séparer. On pourra toujours en cas de difficulté faire circuler les trains sur une des voies lorsque l'autre est endommagée. On a vécu le 17 mai ce problème-là, nous étions en débat à Acropolis alors qu'un caténaire était tombé sur la voie, bloquant le réseau ferroviaire pendant huit heures. Imaginez la même chose quand circuleront des centaines de trains sur ces voies. C'est impensable dans une liaison européenne. Donc on a intérêt à doubler les axes de façon à avoir une meilleure fiabilité. Le projet se résume en cette carte sur laquelle on voit dans le moyen pays un tracé qui n'a qu'une valeur symbolique, qui ne reconnaît pas à la commune près le passage de cette voie. On aurait l'interconnexion aux environs de Mouans-Sartoux avec la ligne Cannes-Grasse et dans la vallée du Var avec la ligne de Digne-Puyvert-Nice centre.

Serge JOVER

Alors, cette réunion aujourd'hui se situe juste après le Grand prix de Monaco et juste avant les élections européennes. J'aurais une conclusion, vous voyez, un article de Nice Matin qui est paru deux jours avant le Grand prix de Monaco, vous pouvez voir que la SNCF a été capable de faire des dessertes de 15 minutes pour le Grand prix de Monaco. On sait le faire aujourd'hui. Donc ce que nous demandons aujourd'hui, qu'il y a un TER toutes les 15 minutes. Maintenant, non pas dans 10 ans. Oui, c'est possible et il faut le faire Monsieur le maire. Je sais que vous voulez la troisième voie pour les cadences de 15 minutes, ils l'ont fait le week-end dernier. Dans ce cas-là, la troisième voie n'est plus nécessaire. Alors économisons des dépenses inutiles, construisons une véritable LGV PACA. Et je vous rappelle que dans trois jours, vous allez voter aux élections européennes, et dans tous les projets que nous avons vus aujourd'hui, nous nous arrêtons à la ville de Nice. C'est un projet qui n'est pas du tout européen, on ne veut pas d'un projet pareil. On veut vraiment un projet très européen qui aille de Barcelone jusqu'à Gênes, je le redis encore, Nice ne doit pas être un terminus. Voilà, merci.

Olivier KLEIN

Alors, il y a des réponses j'imagine, alors Monsieur Nègre.

Louis NEGRE

Monsieur le Président, vous m'avez interpellé, et effectivement, je suis très favorable à la troisième voie pour avoir justement ce fameux métro aérien qui nous manque sur la Côte d'Azur. On a le droit d'avoir son opinion et des convictions. Bon, mais la question que vous posez, c'est finalement, et j'écoute, je vais entendre avec vous la réponse, c'est vrai que vous avez constaté, moi aussi, j'ai vu cet article dans Nice-Matin où on est capable aujourd'hui avec deux voies de faire fonctionner des trains à 15 minutes. Donc ma question, je me joins à vous si vous voulez, ma question en me retournant vers RFF, c'est de dire « comment se peut-on qu'on est capable à l'est du département de faire fonctionner avec deux voies un train toutes les 15 minutes et moi il m'en faut une troisième ? » Voilà, c'est la première question. La deuxième qui est simplement une complémentaire formation, je vous rejoins ou on se rejoint puisqu'on l'a dit tout à l'heure, nous, nous souhaitons que cette LGV aille jusqu'à l'Italie. Effectivement, ça doit être un projet international et j'ai donc une information, c'est que j'avais demandé rendez-vous en tant que Président de l'agence d'urbanisme à Jacques Barrot, Commissaire européen chargé des transports. Il vient de me fixer ce rendez-vous le 4 juillet, donc j'irai défendre cette voie jusqu'en Italie, parce que nous considérons que c'est vraiment fondamental. Merci.

Olivier KLEIN

Alors RFF, une réponse ?

Bernard GYSSELS

Oui, tout à fait. Vous parlez de la desserte qui était mise au quart d'heure. Pourquoi cela est possible ? Il faut savoir que sur une période très, très courte comme c'est le cas que vous évoquez, il est possible effectivement d'adapter le service. Vous savez aussi que pendant cette période, bien sûr, on ne va pas faire l'entretien, on va reporter les travaux à une autre période. Donc c'est quelque chose qui peut être fait, mais sur une très courte période. Et c'est pour ça effectivement que ça a été fait de cette manière.

(Plusieurs personnes parlent en même temps).

Bernard GYSSELS

Sur ces questions de fréquence de service ferroviaire, ça concerne la SNCF également.

Maryse ARCHAMBAULT, SNCF

Je voulais essayer ici d'apporter un élément de réponse sur la remarque de Monsieur sur les TGV internationaux. Alors moi aujourd'hui, en tant que transporteur, je fais la différence entre la LGV, le parcours de la LGV et le parcours des TGV. Aujourd'hui, dans l'état actuel du dossier, on a effectivement une LGV qui n'est pas tracée à travers la frontière. Cependant dans le dossier, nous en tant que transporteur, nous avons proposé de prolonger les TGV jusqu'en Italie. Alors vous posez la question des fréquences. Dans le projet aujourd'hui, on a annoncé trois allers-retours par jour pour l'Italie. Vous allez peut-être dire que ce n'est pas beaucoup, mais aujourd'hui, nos premières études, compte tenu de notre vision d'infrastructures aujourd'hui, montre un trafic relativement faible au trafic qu'on attend en intérieur. Et donc, c'est une première hypothèse de desserte qui affiche trois allers-retours dont un pourrait venir de l'Espagne, un autre de l'Atlantique et un autre du nord de la France. Alors, des TGV internationaux, ça se construit entre les opérateurs des différents pays, et ce qu'on souhaite, quand on aura avancé sur ce projet-là, c'est travailler avec les Italiens et monter une vraie offre valable. Il faut chercher le trafic. Aujourd'hui, c'est une première hypothèse de travail.

Louis NEGRE

Madame, j'entends bien ce que vous dites là et vos efforts sont louables au niveau de la ligne actuelle, vous arrivez peut-être à mettre 3 TGV, très bien. Mais s'ils roulent à 60 à l'heure sur la Côte d'Azur, qui va prendre le TGV ? Il est normal que vous ayez relativement peu de clients. Donc nous, nous reconnaissons que vous faites un effort peut-être actuellement et ponctuellement, mais ce n'est pas le sujet je dirais. Notre sujet, c'est de pouvoir faire effectivement une ligne internationale sur l'arc latin. Après, qu'actuellement vous essayez de répondre à une demande qui est limitée, je le comprends. Nous ce que nous voulons, c'est cet arc latin.

Olivier KLEIN

RFF veut rajouter un mot ou on prend une question ? Alors, on va prendre une question. Pendant que Annie tire une question, je voudrais juste revenir sur cette question qui n'a pas obtenu de réponse. Vous savez que toutes les questions qui nous sont posées soit par Internet soit sur les fiches écrites soit par courrier vont avoir une réponse écrite. Il se trouve que les réponses, ce n'est pas nous qui les rédigeons. Quand les questions sont écrites, c'est RFF qui les rédige. Nous avons reçu plus de 700 questions pour l'instant. C'est un gros travail que de répondre à ces questions. Vous savez sur les deux semaines-là, il y avait une réunion mardi, une réunion mercredi, une réunion jeudi. La semaine prochaine, il y en a quatre dans le Var, donc les gens de RFF sont aussi mobilisés là-dessus. Et de fait, nous nous en excusons, il y a pas mal de retard sur la réponse aux questions, d'autant plus que nous, nous vérifions les réponses. C'est-à-dire que si nous jugeons qu'elles sont incomplètes, nous les renvoyons à RFF en leur demandant de compléter. Donc ça prend un petit peu de temps. C'est peut-être le prix à payer pour avoir une réponse complète, par contre, c'est vrai qu'on a des problèmes de délai qui sont liés aux moyens humains. Alors, la question numéro deux, c'est Monsieur Jean-Paul Charbonniaud de Cagnes-sur-Mer.

Jean-Paul CHARBONNIAUD

Bonsoir. Jean-Paul Charbonniaud, quartier de la gare, quartier des Grands Plans, Cagnes-sur-Mer. Alors ma question, elle a deux volets. Le premier volet, ça concerne les fameux murs antibruit qui avaient été prévus avec Escota pour protéger notre quartier de cette nuisance sonore et que vous deviez réaliser et pour lequel nous n'avons eu aucun contact, ni le Président de l'association, ni personne. On n'a eu aucun contact, on ne sait pas. Il devait être réalisé depuis octobre 2002, c'était un engagement même d'une lettre que vous aviez envoyée d'ailleurs et en certifiant qu'en 2004 il serait réalisé. Voilà.

Deuxième partie, c'est les vibrations. Alors moi, je m'inscris bien entendu dans, pas des projets futurs, dans une réalité de troisième ou quatrième voie. Dans le cas d'une troisième ou quatrième voie pour les vibrations, nous subissons, et ça c'est une contribution que j'ai fait parvenir le 16 mai 2005 auprès de vous-même, un dossier qui dure depuis bientôt déjà 10 ans sur ces vibrations, puisque nous, nous les subissons depuis la création de la troisième grande gare de Cagnes-sur-Mer. Alors, je ne vais pas détailler ce dossier parce que c'est la contribution, ça serait trop long, mais ces vibrations existent encore. Et donc ma question, c'est de savoir quand est-ce que vous allez définitivement inciter RFF ou la SNCF de cette nécessité à faire des contre-mesures car ces vibrations concernent particulièrement les immeubles en béton banché qui bien entendu sont absolument monolithiques et très lourds. Et quand vous faites passer vos convois, pour une question de rentabilité, ce que je comprends très bien, c'est-à-dire long et à vitesse maximum, et ça, ça arrive plusieurs fois dans la nuit, de 22 heures jusqu'à 2 heures du matin, qu'est-ce qu'il se passe avec le déplacement de la voie et la charge qui est variable ? Il se passe des ondes ondulatoires basses que les immeubles en béton prennent à 100 %. Et suivant la hauteur où vous êtes situé, premier étage ou troisième étage, je peux vous dire que les abat-jour, ils vibrent au troisième étage. Donc en précision, si vous préférez, quand est-ce que RFF fait des mesures contradictoires, le nom du responsable et le programme d'intervention et le cahier des charges. Je vous remercie.

Olivier KLEIN

Alors techniquement, qu'est-ce qui est fait aujourd'hui ?

Un intervenant

Alors effectivement, sur les vibrations, le problème peut-être essentiel, c'est qu'il n'existe pas une réglementation qui, comme pour le bruit, imposerait des normes et des limites. Alors effectivement, c'est vrai qu'à proximité des voies ferrées, ce problème est souvent évoqué. Alors ce que l'on peut constater, c'est que souvent – par rapport aux différentes natures de sol –, mais souvent à 25 mètres, en général les vibrations disparaissent, et dans d'autres types de sol, cette distance est un peu plus loin, peut-être de l'ordre de 70 mètres. Voilà les constatations qui sont faites, mais effectivement, il n'y a pas, c'est pour ça que j'insiste, contrairement aux problèmes de simulation acoustique des règles précises qui permettraient de dire « A partir de tel sol, il ne faut pas qu'il y ait tel type de vibrations ». Mais effectivement, en fonction des constructions qui peuvent être très proches des voies ferrées, il y a effectivement des vibrations qui peuvent se produire.

Jean-Paul CHARBONNIAUD

Techniquement, il y a des mesures qui sont prenables ou pas ? Parce qu'il n'y a pas de norme.

Un intervenant

Oui bien sûr, techniquement, il y a des mesures qui sont prenables, mais ce sont des mesures qui portent plutôt sur la voie elle-même et les trains. C'est-à-dire que les rails sont posés de plus en plus sur des semelles en caoutchouc, et c'est un progrès. Et ensuite, si on entretient bien les rails, si on les meule bien, les trains tressautent moins dessus. Premièrement. Et deuxièmement, le matériel roulant fait des progrès, donc c'est de ce côté-là qu'on peut faire des protections, parce qu'après, pour une voie donnée, un matériel roulant donné, allez protéger des immeubles, ce n'est pas des murs antibruit qui auront un effet, c'est des mesures extrêmement profondes dans ces sols qui sont aussi aléatoires.

Jean-Paul CHARBONNIAUD

Alors, je comprends bien et je suis d'accord qu'il n'y a pas de normes aussi claires que dans l'acoustique en ce qui concerne les vibrations. Donc je ne vais pas ouvrir ce débat-là, c'est vrai. Mais par contre, ce qui est très clair, c'est qu'en 90, nous avons demandé à la SNCF à l'époque, de faire des mesures de vibrations sur ces immeubles. Ces mesures ont été réalisées. Il n'y avait aucun impact de vibrations provenant de la SNCF, le seul impact qui avait été trouvé était le passage des poids lourds aux joints de dilatation d'autoroute. Il était absolument ponctuel et d'une fréquence très courte. Donc à partir de là, j'ai fait un calendrier des vibrations depuis 92 et vous avez probablement fait une période d'essai concernant la possibilité de passer en densité et en fréquence intense vos convois et c'est là que j'ai eu des vibrations énormes. Alors c'est vrai qu'il y a eu une pointe de vibrations dans ces années et il y en a encore quelques-unes qui sont moins graves que celle

qui m'a permis de contacter Monsieur Merlette d'ailleurs. Et c'est dans ma contribution qu'il m'avait promis qu'il y aurait des mesures contradictoires. Donc ce que je demande pour tous les copropriétaires, c'est que nous allons faire une mévente éventuelle. Lorsque l'on vendra nos appartements, la personne peut venir six mois, deux mois plus tard nous dire « Attendez, vous nous avez vendu quelque chose, mais il y a des vibrations, je ne le supporte pas ». C'est quand même grave, il faut que vous preniez une position. Et il y a eu des mesures qui ont été faites avant, donc on peut très bien faire un cahier des charges pour voir comment vous pouvez améliorer, voire des vitesses de passage, car quand il y a eu le pont de la Cagne qui a été modifié, vous passiez à 40 à l'heure, il n'y avait plus de vibration. Je peux vous le certifier. Je vous remercie.

Olivier KLEIN

Question suivante. Le numéro 14, Monsieur Jacques Duclos de Cagnes-sur-Mer.

Jacques DUCLOS

Je remercie la présence de tous les maires des villages environnants. Mais je me pose quand même la question, j'ai participé à différentes réunions, et je me demande si je ne suis pas en train de perdre mon temps, surtout que je viens d'apprendre que même ceux qui vous écrivent n'ont pas de réponse. Ceci dit, je voudrais savoir aussi si le bureau d'études suisse que vous avez choisi, s'il y a eu une consultation internationale, au moins européenne puisqu'on parle beaucoup de l'Europe aujourd'hui et que la Suisse ne fait pas partie de l'Europe. Maintenant, il faut raisonner Europe, c'est à partir de dimanche prochain qu'on vote oui ou non, de toute façon l'Europe se fera. Et il me semble qu'on devrait, pour ne pas amener le train au cœur de Nice, qui est une énormité à mon avis, et vos ancêtres de la SNCF ne faisaient pas passer les trains dans les villes. Toutes les gares étaient construites en dehors des villes, je ne vois pas pourquoi le TGV devrait passer en centre-ville. Et puis ce projet, c'est pour dans une quinzaine d'années et que dans 15 ans, tous les hommes d'affaires qui vont gagner du temps pour aller à Paris par exemple, mais dans 15 ans, toutes les affaires se traiteront par vidéoconférence. On n'aura même plus besoin de vos trains.

Olivier KLEIN

Alors, sur l'étude complémentaire commandée par la CNDP, elle a été commandée dans les règles des marchés publics puisque la CNDP est un organisme public, une autorité administrative, indépendante, mais administrative quand même. Donc elle avait donné lieu à un appel restreint, une consultation restreinte en fonction des délais et puis de la modicité du marché. Trois entreprises ont été consultées. Une britannique, une belge et une suisse. Deux réponses ont été reçues puisque les Britanniques ont jugé qu'ils n'avaient pas le temps. On a visé des entreprises étrangères de manière à garantir l'indépendance. Les entreprises françaises spécialisées dans le ferroviaire, il y a quand même beaucoup de chance qu'elles travaillent beaucoup pour RFF. Voilà. Et donc ensuite, on a choisi la Suisse parce qu'elle était dans les mêmes ordres de prix et elle répondait beaucoup mieux au cahier des charges qu'on leur avait proposé.

Jacques DUCLOS

Monsieur le Président, je me pose quand même la pertinence de cette étude dans un temps aussi restreint. Quel est l'objet de cette étude.

Olivier KLEIN

Alors « étude », c'est sans doute un abus de langage. Le terme officiel c'est un dire d'experts.

Jacques DUCLOS

Je vous avoue que ça me paraît effectivement être qu'un dire d'expert devant moi, et de toute manière, je compte proposer au Conseil général et aux autres autorités de ce département que l'agence d'urbanisme soit mandatée – puisqu'elle regroupe toute le monde - pour faire une expertise en prenant le temps nécessaire pour savoir exactement où nous sommes. Parce qu'aujourd'hui, nous apprenons tout et le contraire de tout, tout le monde doute et je pense qu'il va falloir en arriver là. C'est un progrès si vous voulez, [*inaudible*] c'est mieux. Mais au fond, on aura vraisemblablement besoin d'une expertise.

Olivier KLEIN

Oui, je le pense aussi. Nous étions simplement tenus par les délais du débat public qui était extensible quelques jours mais pas éternellement. Voilà.

Jacques DUCLOS

Écoutez, c'est déjà ça, merci.

Olivier KLEIN

Sur les vidéoconférences une réponse ? Une dernière question avant de passer aux interpellateurs suivants. Donc la question numéro 13, Mme Christiane Cousine, Association des Citoyens Laurentins, de Saint-Laurent du Var.

Christiane COUSINE

Bonsoir tout le monde. Alors, je voudrais poser une première question. Comment se fait-il que dans le projet SETEC de 2002, pour un très grand avancement des TER, deux voies souterraines suffisent et pourquoi en surface il faut trois voies ? D'autre part, le problème de Mines, alors la gare multimodale de Mines, c'est une zone inondable, donc le terrain est gratuit apparemment. Donc c'est un bon site. Est-ce qu'on a estimé le coût pour rendre non inondable ce terrain ? Evidemment, le grand inconvénient qu'il a, c'est qu'il est sur le projet de la troisième voie. Donc est-ce que c'est

vraiment nécessaire de s'accrocher à ce terrain du Mines sachant que la seule issue, c'est de faire une troisième fois pour y parvenir ? Voilà, c'est tout ce que j'ai comme question.

Alain TRUPHEMUS

Ça va me permettre de revenir un petit peu sur la question précédente. Bon, on parle de TER au quart d'heure, ce qui est important, c'est le nombre de trains qui circulent pour connaître la capacité d'infrastructures ferroviaires, et ce qui est primordial, au-delà du nombre de trains, c'est la différence des vitesses entre les trains les plus lents et les trains les plus rapides qui fixent la capacité. Alors, deux voies souterraines suffisent s'ils restent deux voies en surface. Voilà, on a quatre voies. Et alors après, quand on a deux fois deux voies, quatre voies, c'est mieux que trois voies, c'est certain. On a plus de capacité quand on a quatre voies que quand on en a que trois. La troisième voie sert à faire coexister deux types de trafics, le trafic TGV et le trafic TER, oui bien sûr. Et on a besoin de la troisième voie parce qu'on a besoin de ralentir les TER. Quand on dit un TER au quart d'heure, c'est parce qu'on veut faire un TER omnibus, on veut faire une desserte de la vie quotidienne, une desserte de proximité. On veut que les trains s'arrêtent dans toutes les gares, on veut que les trains s'arrêtent à Antibes, à Villeneuve, à Cros-de-Cagnes, enfin partout. Si on fait un TER au quart d'heure et qu'il ne s'arrête nul part, on peut faire un TER au quart d'heure, mais il ne desservira plus personne. S'il roule à la même vitesse que le TGV, il n'y a pas de problème, il n'y a plus de problème de capacité, plus de nécessité de troisième voie. Mais si on veut de la desserte de la vie quotidienne, il faut la troisième voie. Ou alors, on dit « plus de TGV à Nice et on ira prendre le TGV à Toulon ». Il faut bien faire coexister ces deux trafics.

Alain TRUPHEMUS

Il faut raisonner aussi en calendrier, parce que dans l'hypothèse où on réalise ce projet, et par exemple si on le raccorde à Saint-Augustin, on le mettra en service dans 10 à 15 ans. Donc d'ici là, qu'est-ce qu'il faut faire ? Il faut pouvoir augmenter la fréquence des TER, pour augmenter la fréquence des TER dans les conditions de projets qu'on a proposées, c'est la troisième voie. Alors autre solution, on enterre deux voies, mais on aura terminé dans 15 ans et pendant 15 ans il n'y aura pas de TER.

Olivier KLEIN

On essaye d'ordonner un petit peu le débat, parce que je pense que les deux propositions sont relativement claires, si on a deux voies enterrées dans 15 ans, ça veut dire qu'est-ce qu'on fait pendant les 15 ans ? Alors, ce que je vous propose, on va y revenir surtout que le prochain intervenant est un représentant de Marina Unit. Donc Monsieur Louis Robin que j'invite à gagner la tribune.

Louis ROBIN, Marina Unit

Depuis le début mars, Marina Unit a assisté aux réunions du débat public, de Nice, Marseille, Mouans-Sartoux, Cannes, Antibes et Grasse.

Nos constats : Nous adressons nos plus vifs remerciements à la CPDP, Monsieur Marzolf et tous ses collaborateurs pour leur accueil, disponibilité et efficacité. Ce qui nous a permis de nous exprimer oralement et par écrit pour expliquer ce que les riverains de la voie historique aggravée devraient subir.

RFF a présenté de façon précise les précautions et les moyens mis en œuvre lors de l'étude et de la réalisation de la LGV Est pour la protection des végétaux, arbres et plantes diverses, ainsi que divers animaux, oiseaux, poissons et autres batraciens. C'est très bien et nous nous réjouissons de la promesse de RFF de faire encore mieux en réalisation la LGV PACA pour la sauvegarde de notre propre environnement naturel, dont les fameuses tortues de Hermann. Mais l'inacceptable, c'est que l'espèce humaine soit autant négligée, voire ignorée.

Au cours des débats, nous avons entendu des intervenants qui se réjouissaient de l'adjonction d'une troisième voie en surface entre Antibes et Nice. Ceux-ci sont non riverains ou habitants dans l'arrière-pays, ils ne subissent pas les nuisances actuelles et ne subiront jamais leur accroissement. Il est trop facile de considérer que les nuisances créées en dehors de chez soi sont à ignorer.

Pour ce qui concerne ce secteur du littoral, il ne s'agit pas de trois maisonnettes isolées en pleine campagne, mais d'une des zones les plus urbanisées de la Côte d'Azur, reconnu et jugé très fort par RFF. Il s'agit des dizaines, voire des centaines de milliers d'habitants qui vont subir l'aggravation de toutes sortes de nuisances et l'amputation de surfaces si rares dans ce secteur pour en faire un passage fourre-tout : LGV (passant sous nos fenêtres à 130 km/heure), trains inter-cités, fret, puis le pseudo TER. Tout cela montre que ce projet à courte vue ne permettra pas une amélioration véritable des transports en commun sur un littoral asphyxié par les déplacements individuels des voitures particulières, sans alternative et en figeant la situation pour des siècles.

La zone de forte habitation, également commerciale, et industrielle de Villeneuve-Loubet est très mal desservie par RFF. Dans la journée, l'attente entre deux trains approche les deux heures. Par contre, nous aurons 360 trains qui passeront par jour soit un toutes les quatre minutes sans aucune protection des nuisances. Tout ceci au pied d'un site classé au patrimoine du 20^{ème} siècle. C'est un non-sens, une faute irréversible et impardonnable. Nous ne voulons pas d'un tel désastre ! Nous disons oui à un projet : qui ose des liaisons ambitieuses et novatrices, européennes et urbaines.

La clé de la réussite du déplacement des personnes dans cette région très peuplée est de leur donner l'envie, mais aussi les moyens d'utiliser des transports collectifs rapides, des fréquences rapprochées, des arrêts nombreux et adaptés à la population à desservir pour enfin fluidifier le trafic routier. Ceci nous amène à l'enfouissement des voies. L'occasion de revoir ce projet est l'unique chance de repenser les déplacements collectifs de toute la région, sauver notre littoral en requalifiant ce secteur trop longtemps traité de manière anarchique et retrouver sa réputation mondiale.

Nous demandons à tous nos décideurs, depuis le niveau local jusqu'aux plus hauts niveaux européens, dans les domaines politiques, techniques, financiers, de se mobiliser avec volonté, ambition et audace de coordonner leurs efforts avec les meilleurs urbanistes pour créer un véritable maillage de transports en commun depuis l'arrière-pays jusqu'au littoral avec un vrai RER, des trains, des bus, tout cela réalisé de façon moderne, voire avant-gardiste, en enfouissant le maximum de voies, de façon à préserver le peu d'espace disponible sur cette partie du littoral.

Déjà, nous constatons que des décideurs responsables et élus comme Jean Léonetti, Louis Nègre, Gérard Piel, Rudy Salles et nous l'espérons bien d'autres encore, s'engagent en demandant une étude de faisabilité pour l'enfouissement de la LGV mais également des deux voies de la ligne historique. Cette solution permettrait de résoudre efficacement toutes sortes de nuisances (autrement insolubles) un développement durable et de tenir l'engagement d'une amélioration de la qualité de vie de leurs administrés. Ces critères doivent rester prioritaires pas uniquement dans les intentions mais dans la réalisation. Conclusion, nous refusons l'aggravation de cette situation imagée dans notre Côte d'Azur.

En ce qui concerne le coût, il n'est pas sérieux de comparer ce projet RFF qui aggrave nos nuisances et condamne pour toujours cette partie du littoral en ajoutant une troisième voie en surface, avec un nouveau projet enfouissant les voies, un remodelage de la circulation des personnes et des biens et pouvoir régénérer cette partie de littoral. Cependant, il faut assurer le financement d'une solution moderne, courageuse, ambitieuse et aussi faire preuve d'imagination. Ce développement ferroviaire ne doit pas être destructeur de notre environnement et de la qualité de vie.

Alors il faut utiliser les meilleures solutions de protections et de réhabilitation de ces zones particulièrement sensibles en incorporant tunnel ou en tranché fermée selon les cas. Une solution harmonieuse n'est pas forcément plus coûteuse. Ce projet important nécessite des fonds multiples, publics et privés et pourquoi pas faire appel à des fonds d'investissement européens pour le développement durable et autres emprunts nationaux et internationaux à répartir sur plusieurs décennies. Il faut la volonté et s'en donner les moyens. Ce patrimoine régional, national et international en vaut la peine. Merci pour votre compréhension.

Olivier KLEIN

Merci pour votre ponctualité. Alors, une réponse de RFF.

Michel CROC

Oui, je voudrais apporter une réponse pour vous dire qu'il n'est pas de la compétence de RFF de s'opposer à l'enfouissement des voies ferrées. Ce n'est pas notre compétence.

Louis ROBIN

C'est le projet que vous présentez.

Michel CROC

Oui, c'est le projet que nous présentons après avoir travaillé avec le comité d'orientation qui réunit les grandes collectivités. Pour la suite, RFF ne va pas décider toute seule. RFF va de nouveau se mettre à table avec les grandes collectivités, y compris bien entendu celles qui sont représentées à la tribune ici. Et s'il faut discuter de l'enfouissement des voies ferrées, c'est avec les collectivités

que nous en discuterons. Nous prendrons la décision tous ensemble, parce qu'évidemment, il va falloir aboutir à un montage financier qui soit supportable par tout le monde.

L'Europe, si on arrive à la mobiliser comme le souhaite Monsieur Nègre, on devrait arriver en théorie – en pratique, parfois c'est plus difficile – en théorie, on devrait arriver à faire subventionner quelque chose comme 10 % des travaux de la ligne et 20 % de la partie qui traverse la frontière. Mais le problème de l'Europe, c'est que c'est une collectivité qui vit de contributions, elle ne lève pas l'impôt directement, mais elle vit des contributions que donnent les Etats. Et les Etats prélèvent de l'impôt et aujourd'hui l'Europe commence à être aussi un peu à court de crédit pour financer les projets. Mais avec les efforts redoublés des élus, on peut peut-être arriver à ce niveau de subvention.

Bon après, RFF. Vous savez que RFF a été créé en 1997, en particulier parce que jusqu'à cette date-là, l'État avait laissé la SNCF s'endetter pour réaliser tous les projets. Donc RFF a hérité, en plus du réseau, de 27 milliards d'euros de dettes. Donc aujourd'hui, la règle imposée par la loi et le décret de 97 RFF, c'est d'emprunter à hauteur de ce qu'il pourra rembourser. Il pourra rembourser par les péages que paieront des trains. Voilà, deuxième chose.

Troisième chose, on peut trouver des astuces pour être plus efficace en sollicitant du financement privé. On arrivera, on l'a dit hier soir, à quelque chose, de dire que RFF, l'Europe et les systèmes privés pourront arriver à financer 2,4 milliards, donc il restera 3,6 milliards, 60 % qui vont être financés par l'État et par les collectivités territoriales.

(Plusieurs personnes parlent en même temps).

Michel CROC

Donc dans les 60 % qui seront à la charge des collectivités, l'Etat 30 %, l'Etat est en train de se débrouiller pour que ces 30 % soient pris sur les dividendes des sociétés d'autoroutes. Aujourd'hui, il est déjà arrivé à récupérer les deux tiers. Aujourd'hui sur 90 euros sur un projet, il y en a 60 qui viennent des projets d'autoroutes. Donc, espérons qu'il va être efficace jusqu'au bout, qu'il fera aussi payer les poids lourds, on l'a entendu hier. On devrait arriver à ce que les 30 % de l'État ne soient pas prélevés sur nos impôts. Donc il va rester les 30 % payables par les collectivités, plus un peu la part de l'Europe. Donc à l'arrivée, nos contribuables locaux et nos collectivités territoriales vont payer de l'ordre de 30 % du projet. Donc quand on fait 30 % du projet, on est largement au chapitre.

Louis ROBIN

Alors, ce que je voudrais dire, c'est que nos voisins sont capables quand même de trouver des financements. Je pense qu'on n'est pas plus bêtes que les autres et on devrait quand même trouver le moyen de financer un tel projet pour réhabiliter quand même toute cette Côte d'Azur qui est martyrisée.

Olivier KLEIN

Alors, un mot complémentaire de Bernard Gyssels.

Bernard GYSSELS

Oui, peut-être deux remarques sur votre intervention. Quand vous dites que l'espèce humaine est négligée par le maître d'ouvrage, non, je ne peux pas. Je ne veux pas l'entendre puisque dans ce projet de troisième voie, nous avons conduit une insertion, vous l'avez évoquée vous-même paysagère et humaine, et je voudrais rappeler le programme qui a été décidé par le comité d'orientation sur un montant de 26 millions d'euros dans le cadre de la réalisation d'une troisième voie. Et je rappellerai que ce programme comprend des protections acoustiques, plus de 2 kilomètres de ligne. 2 millions d'euros aussi pour le traitement des points noirs, 6 millions pour les murs antibruit et 8 millions aussi pour le remplacement des ponts métalliques. Et vous savez que ceci a déjà été commencé. Tout ne va pas se faire en même temps, mais cela se réalisera au fur et à mesure dans le cadre du projet.

Louis ROBIN

Oui, alors par exemple sur Marina, vous n'avez prévu aucune protection. Alors on ne peut pas dire que vous protégez quand même l'espèce humaine.

Alain TRUPHEMUS

Il y a effectivement un très important programme d'amélioration de l'insertion de la ligne qui sera mis en œuvre à l'occasion de la réalisation de la troisième voie. Pour le cas de Marina, s'il n'a pas été proposé de réaliser un écran acoustique à Marina, c'est parce qu'il est apparu par les études que malheureusement, compte tenu de la configuration des lieux, à savoir qu'il faudra referrer les Marina, il y a une route nationale importante, ça c'est le premier. Et compte tenu deuxièmement de la hauteur de Marina, la réalisation d'un écran acoustique à Marina n'aura malheureusement pas d'effet. Donc il y aura absolument des valeurs d'ouvrage à proposer. Ne pas retenir des mesures qui coûteraient de l'argent sans apporter d'amélioration. Ce n'est pas qu'on n'aime pas les gens de Marina, mais il y a...

(Plusieurs personnes parlent en même temps).

Alain TRUPHEMUS

Mais il n'y a pas que Marina, il y en a d'autres. Si on est à Nice, entre Nice Saint Augustin et Nice, il n'y aura pas d'écran acoustique, ce n'est pas vrai.

Louis ROBIN

Je dirai simplement qu'il y a, au début du projet de troisième voie, des gens de chez vous qui ont fait des études acoustiques et chez moi personnellement, et malheureusement, depuis je n'ai jamais eu le résultat de ces études alors qu'on m'avait promis de me donner le résultat de ces études. Et je les attends toujours, ça fait trois ans !

Olivier KLEIN

Alors, la réponse de Bernard.

Bernard GYSSELS

Effectivement, si on vous a promis des mesures, les résultats des mesures qui ont été faites, on vous les fournira.

Olivier KLEIN

On va reprendre. Je m'excuse, mais on a établi une règle du jeu...

(Plusieurs personnes parlent en même temps).

Olivier KLEIN

Oh non, je m'excuse, on a établi des règles, il est important que tout le monde puisse s'exprimer.

(Plusieurs personnes parlent en même temps).

Olivier KLEIN

Alors, la question numéro 5, Jeanine Lopez.

Jeanine LOPEZ

Voilà, alors, je voulais appuyer ce monsieur parce que moi, dernièrement, il y a un mois, on a eu une réunion du comité de suivi concernant la troisième voie. J'ai posé la question à un responsable de RFF qui avait sur le cadastre, je ne sais plus où je me situais, où notre immeuble se situait. Donc au bord, tout près de la voie ferrée, il m'a dit Madame pour vous, le mur n'est pas prévu. Il est prévu de l'autre côté de Cagnes. Nous on estime qu'on n'a pas de bruit alors qu'écouter, on est contre la voie ferrée. Alors je ne sais pas qui est-ce qui aura le mur alors, parce que si nous n'avons pas de mur, qui aura un mur ?

Bernard GYSSELS

Ce que je peux vous dire, c'est que effectivement, des simulations ont été faites, et ça vous le savez tous, des simulations ont été faites. A partir des résultats de ces simulations, il y a par le maître d'ouvrage prévision de positionnement de murs antibruit. Mais évidemment, je pense qu'il n'y en a pas partout puisque j'évoquais tout à l'heure une distance supérieure à 2 kilomètres. Et sur ce premier parcours, il y a des simulations phoniques, le maître d'ouvrage qui positionne le [inaudible]. Il y a même eu un programme complémentaire de protection. Alors, ça voudrait dire que là où vous êtes, il n'y a pas d'écran acoustique. Je pense qu'il n'y en a pas partout, mais si vous voulez, on peut réexaminer.

Olivier KLEIN

Une dernière intervention sur cette question qui concerne quand même un autre projet que celui de la LGV.

Bernard GYSSELS

Moi ce que je vous propose, c'est qu'on identifie bien votre situation, et ça, ça peut être fait. Avec l'équipe RFF, on vous recevra, il n'y a aucun souci, et là, on vous expliquera pourquoi il n'y a pas de mur à l'endroit de votre habitation.

Jeanine LOPEZ

Oui, mais vous ne répondez pas aux courriers, je ne suis pas la seule. Ça fait un mois et demi que nos deux syndicats ont écrit.

(Plusieurs personnes parlent en même temps).

Olivier KLEIN

Alors Monsieur Robin, une dernière intervention.

Louis ROBIN

Ce n'est pas très compliqué de protéger quand même tout l'ensemble des riverains en essayant de faire des murs antibruit, etc., de finaliser disons la majorité des riverains. Vous ne croyez pas qu'il y a quand même une solution qui serait beaucoup plus élégante de redonner cette surface qui actuellement est utilisée par les voies en surface, d'enfourer à ce moment-là les voies et de résoudre le problème.

Olivier KLEIN

Alors, on va passer cette question, en tout cas pour ce soir, on va peut-être passer à d'autres problématiques. On va passer à l'interpellatrice suivante, Mme Brigitte Gourmanel de l'Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros-de-Cagnes.

Brigitte GOURMANEL, interpellatrice

Oui, je me présente, je fais partie d'un collectif que nous avons créé qui s'appelle le collectif pour l'aménagement durable et la défense de l'environnement des Alpes-Maritimes et qui est intervenu justement au Conseil d'État contre ce projet de troisième voie ferrée que nous trouvons incohérent, parce qu'il nous semblait que c'était une simple rustine qui nous menait droit dans le mur. Nos besoins et nos contraintes, au début du troisième millénaire, ne pouvaient pas se contenter de cette troisième voie. Donc pour nous, avec ou sans mur, on ne la veut pas, elle nous mène nulle part. Et on réclamait à l'époque, ça date de 2001 quand même, la création d'une nouvelle ligne, une ligne mixte, à grandes performances, permettant la circulation de trains de 200 à l'heure, des TGV, du fret, des grandes lignes et qui libéreraient nos voies historiques pour un RER. Et je vois qu'à l'époque, on avait fait preuve d'anticipation, on avait une bonne vision globale de nos besoins et qu'aujourd'hui, on a la chance de pouvoir enfin réaliser la mission pour laquelle Réseau Ferré de France avait été créé qui est je crois le nouveau ferroviaire en France. Pour nous, la troisième voie, ce n'est pas le nouveau ferroviaire, n'est-ce pas. Donc pour nous, le nouveau ferroviaire, c'est vraiment le doublement de la ligne. On a une seule ligne, que deux voies et compte tenu maintenant des enjeux européens, on est quand même une région transfrontalière, une région frontalière du moins, avec des besoins transfrontaliers qui ont quand même été étrangement absents dans ce débat, ou vraiment insuffisant.

Les directives européennes nous imposent des circulations de fret, à prévoir, des circulations de voyageurs également. Est-ce que nous serons en mesure, en admettant qu'on ne fasse pas la LGV PACA, qu'on se contente de la troisième voie et puis de quelques petits projets de désaturation de part en part, est-ce qu'on sera en mesure de faire face aux objectifs nationaux et européens. Donc je crois que l'on n'a pas le choix aujourd'hui, et c'est vrai que le CIADT le dit dès le départ. Le CIADT nous dit « Construire l'espace d'échange méditerranéen, la ligne à grande vitesse Catalogne - Italie, donc plusieurs sections impliquant la France, Perpignan, Figueras, etc. et la ligne à grande vitesse vers l'Italie ». Donc ça, c'est nous. Et puis on se rend compte un peu plus loin dans le texte, c'est ce qui est écrit en bleu, que cette réalisation a déjà fait l'objet d'une décision de principe le 15 décembre 98. Donc on ne fait que continuer un processus qui était déjà engagé, ce n'est pas un truc qui est nouveau. Et des conclusions ont été déposées le 24 janvier 2003. Donc on se remet autour de la table et on continue, LGV PACA, le CIADT, [inaudible]. Tout ça, c'est du texte extrait de documents de presse du CIADT. Donc pour nous, parmi toutes les alternatives qui nous sont proposées, dans les Alpes-Maritimes, je suis désolée, je n'en ai retenu que deux : ou bien on va direct en Italie, je ne me suis pas posé la question de savoir où on met les gares, par où on passe. Il est clair que dans notre tissu urbain dense ou dans notre environnement protégé, on n'a pas le choix. On a une loi, la loi SRU qui nous oblige nous, les populations, à nous empiler. On doit construire la ville sur la ville, on doit remplacer les maisons par des immeubles, remplacer les petits immeubles par des grands immeubles, etc. On s'empile. Et on devrait céder 1 cm² de terrain, abandonner des logements pour faire des transports, pour faire des axes de transport. Eh bien non !

On les empile également. On essaie de ne pas faire comme à Los Angeles, on les empile pas en surface, on les empile en dessous. Parce que sinon, c'est nous les troglodytes et on laisse tous les axes au-dessus.

Alors, il y a celle-là qui est directe et puis malheureusement, il y en a une autre qui me paraît tout à fait incohérente, c'est celle-là. Ce sont deux alternatives qui vont en Italie. Les autres ne vont pas en Italie donc elles ne nous concernent pas. Elles ne répondent pas aux objectifs fixés par le CIADT, je suis désolée. Alors celle-là par contre, on la connaît. On la connaît parce qu'on l'a déjà vue. On la déjà vu il y a 10 ans, il y a exactement 10 ans. Si quelques-uns d'entre vous s'en souviennent, vous voyez, on arrive bien à Cagnes-sur-Mer, c'est presque celle-là, pas tout à fait. Pas tout à fait, vous allez la reconnaître, elle est là. C'est un peu sombre parce que c'est un article de journal. On avait donc une ligne à grande vitesse, c'était le projet du conseil général, 1995, qui était basée sur des études de la SNCF de 1990, qui avait déjà prévu que ce projet pouvait nous amener 3 millions de voyageurs. Et je me rends compte que quand même, de 1990 à 2005, on en est toujours à un apport de 3 millions de voyageurs. A l'horizon combien ? A l'horizon 2020 ? Je trouve que la SNCF a des capacités d'anticipation qui sont tout à fait étonnantes.

Donc là, on voit bien qu'il y avait des parties en souterrain sous l'Esterel et puis on arrive à Cannes La Bocca et puis on a une petite ligne qui dit « ligne SNCF actuelle, création d'une troisième voie ». Voyons ça ! Et qui va jusqu'à Nice. Alors, il y a passage à Nice Saint-Augustin et on arrive à Nice ville. Donc en fait, on retrouve le même schéma. Après, on repart en souterrain bien sûr jusqu'à Vintimille. Donc en fait, on est les seuls à se prendre ça. Mais je suis désolée, on n'est pas d'accord. On n'est pas d'accord parce que j'estime que ça, ça enlève toute sa performance à cette voie. On va créer sur ce tronçon une juxtaposition des convois que justement la troisième voie devait normalement résoudre. On va aggraver la juxtaposition des convois, en face de quatre voies, deux fois deux voies à trois voies, et après, on retourne à deux fois deux voies. Et ça, ça ne s'appelle pas un goulot d'étranglement. Je suis désolée ! Donc vous avez ensuite - et ça, je vais vous la montrer - dans le rond rouge, vous avez le trait noir au nord, c'est la LGV, en dessous, vous avez la ligne historique. Donc vous voyez un petit trou avec un pointillé, donc c'est un débranchement. La ligne vient se repiquer, elle fait deux kilomètres, et elle vient se repiquer au PK211, c'est chinois, mais c'est les Bouches du Loup, le viaduc du Loup à peu près. Aux portes de l'hippodrome. Aux portes du Loup, c'est les portes de l'hippodrome, c'est les portes de Cagnes. Et puis donc après à Nice, elle repart. Donc on a quand même sur cette carte des choses intéressantes parce qu'on voit les performances de la ligne, là. Ça, c'est une des alternatives du Var et des Bouches-du-Rhône. Je ne suis pas allée les chercher toutes.

On a des sections, on a 110 kilomètres à 300 à l'heure. On a ensuite 55 kilomètres à 270 de Est Var Ouest Alpes-Maritimes, donc le secteur Cannes, Grasse, Antibes. Ensuite, on se débranche, on descend à 80 à l'heure, on va pédaler tout doucement au milieu des TER, du fret, des TGV qui sont descendus, qui sont avec nous sur nos voies historiques etc. jusqu'à Nice. Après, on va remonter à 80 à l'heure et puis reprendre 270 à l'heure. Qu'est-ce que c'est que ce temps perdu ? A descendre pourquoi ? Pour venir à Saint-Augustin ? Pour venir à Saint-Augustin. Alors pourquoi ? Saint-Augustin, c'est vrai que c'est un gros projet, il y a un projet d'urbanisme d'affaires. Il y a à [inaudible] à côté, c'est vrai que c'est un grand projet de communautés d'agglomérations, du département, etc. C'est vrai. Mais est-ce qu'on ne peut pas rejoindre Saint-Augustin par une autre voie, par une bretelle ? Que je sache, de Lingostières, on doit être à 3 kilomètres. On a le chemin de fer de Provence dans le coin. Disons qu'on a des possibilités d'autres solutions. S'il faut pour arriver

à Saint-Augustin passer sur la troisième voie, excusez-moi, on va trouver d'autres solutions. Mais de toute façon, on reperd du temps pour récupérer ensuite le tracé de la LGV. Donc du coup, c'est une perte de performance qui enlève toute sa cohérence à cette LGV.

Maintenant, on revient un petit peu aux promesses de Réseau Ferré de France. Dans le dossier de la troisième voie, en ce qui concerne l'étude d'impact, je parle de circulation de trains, nous avons étudié l'impact de la troisième voie, on nous promettait à terme, après les travaux, tous confondus 250 trains : des TER, 170, des grandes lignes, les TGV et le fret. Sachant que ces autres circulations étaient maintenues. Une croissance au fil de l'eau était à peine estimée. Par contre, on voit arriver quelque temps plus tard d'autres circulations, et la petite colonne jaune, ce sont les besoins de sillons sur Antibes, Nice. Et on arrive là à 365 trains par jour. Donc on n'a plus rien à voir avec l'impact qui était prévu, sauf que la troisième voie, c'est la même. Elle est toujours dans le même tissu urbain, elle est toujours dans le même environnement et au lieu de se prendre 170 ou 180 TER qui ne font pas de nuisance, qui ne font pas de bruit, qui ne font pas de vibration, eh bien elles vont se prendre 365 trains avec 180 trains rapides. Alors, quel est l'environnement des trois voies ? C'est facile, vous allez le voir. Ça, c'est un extrait de l'étude d'impact. Vous avez ici en jaune avec les petits points, juste quelques bâtiments qui sont au bord des voies, qui ont déjà les trois voies mais qui vont quand même être expropriés ceux-là. Ça, c'est la cerise sur le gâteau, c'est pour qu'ils se souviennent du cadeau. La maison qui est la plus à droite, elle prend le mur de soutènement qui fait quand même 3 mètres de haut, on la voit, elle est à 3 mètres de haut, à 10 centimètres de sa façade. Mais elle n'est pas expropriée totalement, on lui prend seulement une bande de 2,60 mètres. Ces gens-là étaient quand même dans une bande où on avait prévu le mur antibruit, je le rappelle, pour lequel Réseau Ferré de France s'était engagé à le réaliser. Lors de la dernière réunion du comité de suivi, on leur a promis qu'on leur fera, mais on leur fera avec la deuxième tranche, avec Cagnes-sur-Mer, Nice... Ils ne sont pas contents du tout.

L'environnement, c'est aussi ça, vite fait, juste pour se rappeler parce que nous on connaît. Ça c'est la plage là-bas, vous savez, Antibes. Elle a baissé de 2 mètres. Alors la route, et encore, ce n'est pas le bas de la plage. Et puis à droite, c'est la voie ferrée, c'est le talus. Et vous voyez le sable qui passe par-dessus la route et qui vient s'accumuler sur le talus. Mais ce n'est pas grave, nous on est patient, en cinq ans la route elle a déjà perdu une voie, il en reste deux et après, la mer elle attaque la voie ferrée. Alors là, ça sera notre problème, ça ne sera plus la DDE, ça sera nous. Là, vous avez une très belle carte, j'en suis fier, c'est Jacques Duclos qui me l'a procurée. Une carte du Var sous Louis XVI ! Vous voyez à quoi ressemblait le lit du Var sous Louis XVI. Les traits bleus sont les premiers reliefs de la carte qui est à gauche. Les traits rouges, ce sont des digues qui avaient été construites par les Italiens, les premiers paysans qui se sont installés là pour récupérer les terrains agricoles. Voilà. Donc vous voyez comment on a joué avec le Var et il ne faut pas s'étonner si maintenant on en paye le prix sur tout le littoral. Et si on peut réparer ça, je me dis que le canyon qui est dans l'embouchure du Var avance progressivement dans son delta et que si on a des déblais pour combler un peu, retarder éventuellement l'avancée du canyon, c'est peut-être une solution. Et ça, c'est pour le cas où on aurait des ambitions sur Saint-Augustin. Ma foi, 94, il faut se souvenir. On est venu chercher le préfet dans une barque. Il y a là, dans ce quartier-là, il y a quand même toutes les infrastructures de transport, RN7, 202, A8, voie ferrée, aéroport qui avait tous les ordinateurs dans l'eau, il n'y avait pas que la préfecture, le centre administrativement, la Préfecture, le MIN. Mais bon, on a désinondé. Il faut savoir que dans les PPRI, là c'est très amusant, mais le Var manifestement penche à gauche. Mais ça c'est autre chose.

Il y a une chose que j'aimerais comprendre. Là maintenant, il y a des choses sur lesquelles j'ai des questions à poser à RFF. Dans le dossier concernant l'alternative troisième voie entre Cannes et Nice, parce qu'au départ, dans le premier CD-ROM, il y avait bien une troisième voie, on avait le goulot d'étranglement Cannes et Nice, il fallait résoudre ce goulot d'étranglement. Donc création d'une troisième voie. Et là, vous nous dites, ces trois voies ne permettent pas non plus systématiquement aux circulations directes des deux sens de dépasser les omnibus sans accepter en cas de conflit des trains rapides des deux sens une domestication ou un décadencement des TER locaux. Avec nos trois voies, est-ce qu'on est assuré qu'il n'y aura pas de conflit des trains rapides des deux sens et est-ce qu'on devra accepter nous aussi la domestication ou le décadencement des TER locaux avec nos trois voies ? Parce que je ne vois pas pourquoi à Cannes et pas chez nous.

Olivier KLEIN

On approche des 20 minutes d'intervention.

Brigitte GOURMANEL

Dernier point, ça, ça intéresse tout le monde.

Olivier KLEIN

Autant de questions qui ne seront pas posées par la salle !

Brigitte GOURMANEL

Qu'est-ce qu'une gare TGV ? Il faut savoir que la gare TGV, les nouvelles gares qui sont prévues, il y en a trois, ce sont des gares sur lesquelles on vise une certaine clientèle, une clientèle de très haut niveau : la clientèle d'affaires, les touristes étrangers ou français, les personnes âgées. Il faut essayer de viser la concurrence avec l'avion. Donc les gares en fait devront apporter les services que les clients ont l'habitude de trouver dans les aéroports. Je sais bien, ça va même tenez, compte tenu de la clientèle aujourd'hui susceptible de fréquenter la gare par exemple, des hélicoptères pourraient être implantés dans le site de la gare. Voilà. Donc je me dis que quand même, on n'est peut-être pas concerné par tout ça.

Monsieur Nègre, dernier point, je vais peut-être vous décevoir avec les TER. Réseau ferré de France dit lui-même, en ce qui concerne la voiture particulière « Etant donné la faible part modale du fer et l'évolution prévisible des circulations routières, taux d'équipement élevé par moment, la part des usagers de la voiture particulière se reposant sur le fer grâce au projet n'est pas suffisante pour libérer durablement la route. Cela explique une hypothèse de non-décongestion du réseau routier au bénéfice des projets. Donc actuellement, malgré nos TER, on n'arrivera pas à décongestionner nos routes parce qu'on ne le prend pas. On le sait, ça fait deux fois qu'on nous l'a enlevé. On l'a mis le Metr'azur, ça fait deux fois qu'on l'enlève. Mais il y a peut-être des raisons pour ça. Pourquoi on ne le prend pas ? Peut-être qu'il y a un bagage, il y a un réseau à construire qui vient du moyen pays. Et vous êtes président de l'ADAM qui a fait une étude magnifique sur les

déplacements des ménages et on se rend compte qu'en fait un maximum de voitures vient du moyen pays pour irriguer le littoral. Et à l'intérieur de chacun des schémas directeurs, il y a très peu d'échanges entre schémas directeurs. Donc là, on ne va pas embêter tout le monde avec ça, mais je crois que si on veut mettre le TER et que ça marche, il faut mettre dans le panier la recette qui marche. Voilà.

Olivier KLEIN

Il y a sans doute un certain nombre de réponses de la part des maîtres d'ouvrage. Alors, Maryse Archambault.

Maryse ARCHAMBAULT

Alors moi, j'aurais souhaité peut-être répondre sur deux points. Les 3 millions de voyageurs dont on vous parle - alors je ne connais pas l'étude de 1990 qui annonçait 3 millions de voyageurs -. Les résultats de trafic induit dépendent bien sûr de l'infrastructure proposée et de ses performances, des gares qu'elle dessert et il y avait peut-être un projet qui proposait 3 millions de voyageurs. Ce que je voudrais dire, c'est qu'aujourd'hui, les 3 millions de voyageurs, c'est la part de trafic induit. On n'est pas du tout sur les mêmes chiffres en valeur absolue de trafic qu'il y a 10 ans ou qu'il y a 15 ans. Aujourd'hui, le trafic pour les Alpes-Maritimes, c'est près de 14 millions de voyageurs. On a prévu qu'en 2020, si on ne fait pas le projet, on sera autour de 20 millions de voyageurs, et on a 3 millions de plus si on fait le projet. Ces 3 millions qui sont calculés à partir de la performance permise par ce projet, les temps de parcours, les gares desservies comme je vous annonçais tout à l'heure et aussi les conditions de la concurrence aujourd'hui qui n'étaient probablement pas les mêmes il y a 15 ans.

Nous à la SNCF, nous faisons nos propositions, enfin nos prévisions de trafic en nous basant sur nos résultats, notre expérience et nos prévisions évoluent chaque fois que l'on mesure les résultats d'une nouvelle ligne à grande vitesse, parce qu'il n'est pas impossible qu'à plan 10, 15 ans, et c'est tout à fait bien, c'est tout à fait normal, on évolue dans nos prévisions. Sur la concurrence par exemple, il y a 10 ans, la concurrence aérienne n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui, il n'y a pas des *low costs* qui faisaient Paris/Nice 120 euros. Aujourd'hui, on a des prévisions qui tiennent compte de tout ça et qui sont relativement prudentes par rapport à ce que sait faire et saura faire la concurrence. Ça, c'était un premier point.

Sur les gares. Alors, le document dont Madame est partie, c'est un document effectivement que l'on proposait au départ et qui décrit aujourd'hui la manière dont nous réfléchissons à la construction des gares. On dit dans ce document effectivement que quand on conçoit une gare nouvelle, on essaie d'adapter la conception de cette gare à la clientèle susceptible d'utiliser cette gare. Ces gares sont faites pour tous les types de clientèle, que ce soient les clientèles professionnelles, que ce soient des touristes, que ce soient des clientèles locales qui utilisent le TGV pour des moyens personnels. Alors quand Madame disait « Ce n'est pas des gares pour nous », aujourd'hui, on a une enquête intéressante sur « Qui sont nos voyageurs dans les gares ? ». 34 % des voyageurs à Nice aujourd'hui sont des voyageurs qui déclarent prendre le TGV pour des raisons personnelles et privées. Alors je suis désolée, c'est bien vous et moi. Si on prend le TGV nouvelle ligne, si on prend Paris/Marseille

lancé en 2001, on a une étude très récente sur Paris/Marseille et cette même typologie de voyageurs qui déclarent se déplacer pour motif privé et personnel, ça représente 35 %. C'est bien des gares et un TGV qui sont aussi pour les voyageurs pour vous, pour nous. Et il est vrai que cette clientèle d'affaires représente une forte proportion de notre clientèle aujourd'hui.

Olivier KLEIN

Pas de commentaires particuliers ? Ce que je vous propose, parce que pendant cet exposé, l'heure a tourné, je vous propose qu'on prenne tout de suite l'intervention de Monsieur Ménard comme ça ensuite, on termine la séance avec des questions non stop.

Jean-Paul MENARD, interpellateur

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Je vous remercie de me permettre de m'exprimer à l'occasion de ce débat important pour l'avenir de notre région en matière de transports. En effet, ce débat est primordial et fondamental. Il engage l'avenir de la région PACA en matière de déplacements. Nous sommes tous très concernés par le projet de ligne à grande vitesse qui devrait, pour nous usagers, apporter beaucoup d'améliorations, notamment en terme de réduction des temps de parcours.

1. Une ligne à grande vitesse, c'est pourquoi faire ?

Elle est nécessaire pour :

- raccourcir les temps de parcours (actuellement, pour aller de Paris à Nice, il faut 5h30 environ et c'est beaucoup trop long...). 3h40 me semble un peu utopique... Mais 4h est une durée du trajet plus réaliste. Ceci dépendra des caractéristiques définitives de la ligne, compte tenu des contraintes techniques particulièrement dures, en particulier du relief.
- alléger l'exploitation des lignes classiques : cette ligne permettra de libérer un certain nombre de sillons entre Marseille et Nice et donc, d'augmenter sensiblement les liaisons régionales, avec pour conséquence de freiner le développement continu des transports routiers, voire pourquoi pas de les faire régresser.
- offrir une véritable alternative à l'automobile et au transport aérien.

2. Quel tracé choisir ?

Le projet, tel qu'il nous est présenté, devra concilier, à la fois, enjeux économiques et préservation de l'environnement. Ceci n'est pas chose aisée, notamment en ce qui concerne le tracé. Ce dernier doit être étudié avec soin en tenant compte des contraintes environnementales.

Sur ces bases, le tracé devra être conçu de telle manière qu'il puisse desservir les populations là où elles vivent, c'est-à-dire près des côtes méditerranéennes. Aucune ville importante de la région PACA ne devra être oubliée, c'est-à-dire Marseille, Toulon et Nice.

Il est évident que si un tracé par le centre du Var était retenu, il ne permettrait pas la desserte de ces trois villes importantes.

En outre, quel que soit le tracé retenu, il existe de nombreuses possibilités de préserver l'environnement. De plus, la ligne nouvelle devra être connectée au réseau classique par des raccordements judicieusement choisis.

Les gares nouvelles excentrées des centres villes sont à proscrire : les TGV devront desservir, directement, les centres villes, là où se trouvent les transports en commun : bus, tramways, taxis... Seuls les TGV directs emprunteront des itinéraires d'évitement...

Compte tenu de ce qui précède, le tracé devra être prévu au départ de Marseille avec un tracé, proche du littoral, en tenant compte des propositions de la FNAUT PACA qui constituent le meilleur compromis possible...

Cette dernière préconise un tracé au départ d'Aubagne avec un barreau qui serait situé au Nord de Toulon et qui rejoindrait Cuers. La ligne se dirigerait vers l'Est du Var en desservant, au passage, la gare des Arcs Draguignan, appelée à devenir un véritable pôle multimodal.

Elle serait, ensuite, prolongée vers les Alpes-Maritimes en contournant, plus au Nord, le massif de l'Estérel, site classé.

Dans les Alpes-Maritimes, le tracé de la ligne traverserait le département en retrait du littoral pour se diriger vers Nice au moins, en partie, en tunnel. Elle comporterait deux raccordements permettant la desserte de Cannes et Nice.

Il est évident que, malheureusement, la ville de Cagnes-sur-Mer, qui est une ville moyenne du département des Alpes-Maritimes, ne pourra pas, malheureusement, être desservie, directement, par les TGV. Dans ces conditions, il faut faire en sorte que les Cagnois puissent prendre les TGV dans les gares les plus proches de Cagnes-sur-Mer qui sont Nice, Antibes ou Cannes. Cette difficulté peut être compensée par une desserte TER cadencée au quart d'heure ou en dix minutes.

Ce que je souhaite, et comme je l'ai déjà dit, c'est que ce projet soit conçu pour les usagers, et par les usagers. C'est pour eux que cette ligne devra être construite. Il faudra donc tenir compte de l'avis des principaux intéressés, à savoir ceux qui l'emprunteront à bord du train le plus rapide du monde. Ne pas la construire serait une totale aberration.

Aujourd'hui, nous devons nous adapter à notre époque : la mobilité ayant augmenté, nous devons avoir des moyens de transport rapides et confortables, tout en préservant la qualité de la vie et celle des paysages. Des millions et des millions d'usagers attendent la réalisation de cette future ligne à grande vitesse.

J'en viens maintenant au problème de la troisième voie ferrée qui fait débat : eh bien, parlons-en !

Cette dernière est absolument nécessaire et indispensable. C'est la raison pour laquelle je suis favorable au principe de ce projet. Aujourd'hui, les deux voies sont saturées et, Monsieur Pierre Saracino, Directeur délégué TER, l'a rappelé récemment lors de la réunion de Grasse.

Dans ces conditions, une voie supplémentaire est nécessaire pour fluidifier le trafic...

Ne pas la construire serait une très grave erreur et la situation serait catastrophique. La SNCF n'aurait plus les moyens de faire circuler davantage de trains...

3. Des voies enterrées ?

Oui mais voilà : enterrer les voies existantes et la troisième voie reviendrait trop cher et allongerait les délais de réalisation (2,7 milliards d'euros et vingt ans de procédures, d'études et de travaux) ; Cela provoquerait la spéculation immobilière, comme l'a, fort justement, remarqué Monsieur Bernard Nicoletti, représentant de la Chambre de Commerce de Nice.

Je comprends la vive inquiétude des riverains de la voie ferrée et je ne suis pas opposé à une étude technique concernant l'enfouissement des voies ferrées. Mais, cette étude devra être chiffrée afin de permettre une comparaison objective des coûts financiers des différentes solutions.

Aussi, j'en appelle, à la fois, à la réflexion et à une certaine retenue dans la prise en considération des problèmes posés.

En conclusion, la LGV PACA et la troisième voie ferrée sont toutes les deux indispensables et il faut améliorer et moderniser les déplacements des usagers.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

Olivier KLEIN

Merci Monsieur. Alors des questions. Alors, la question numéro 8, Monsieur Daniel Lafosse, ABCV.

Daniel LAFOSSE

Cette ligne à grande vitesse, qu'elle soit enfouie, je crois que c'est ce que tout le monde désire. Mais apparemment, vous n'avez pas tellement d'ambition, ou alors, si vous avez des ambitions, vous n'avez pas les moyens. Et ça, je crois que c'est surtout les moyens qui vous manquent parce que bon, vous vous n'habitez peut-être pas à côté d'une voie ferrée. Je sais qu'un certain nombre de nos amis habitent près de voie ferrée, ce n'est pas quand même quelque chose qui est très facile à vivre. Donc pourquoi les enfouir ? Justement, pour une qualité de vie, non pas pour la nôtre, parce que je suis pratiquement certain que je ne prendrai pas le TGV que vous allez construire, compte tenu des délais que vous précisez. Par contre, si vous avez un problème en ce qui concerne les tunnels

Monsieur Truphemus, renseignez-vous auprès de Monaco, ils savent faire. Parce que ça, les tunnels et les gares en sous-sol, ils savent faire.

Par contre, en ce qui concerne l'argent, quand Monsieur le Maire vous aurez récolté – pas vous mais naturellement tous vos collègues – le maximum d'argent dans tous les domaines, y compris ceux que vous connaissez, pourquoi ne pas demander – et peut-être que je vais me faire huer, mais je n'en sais rien – pourquoi ne pas demander une petite collaboration aussi pécuniaire à nous tous. Parce que c'est bien beau de râler en disant « On n'en veut pas, on n'en veut pas ». De toute façon l'argent, c'est quand même notre pognon, c'est les impôts. Et les Bretons et les Lillois se fichent éperdument que les Cagnois aient une troisième voie en face de leurs immeubles. Donc si on pouvait peut-être sur 30 ans, 40 ans, 50 ans, sur un terme bien défini, ajouté à la taxe d'habitation et à la taxe professionnelle, parce qu'il ne faut pas oublier qu'ils en auront besoin aussi, une majoration uniquement réservée dans une caisse spéciale pour le TGV. Merci.

Olivier KLEIN

Merci de votre intervention. Hier, on a eu une réunion sur le financement, la CPDP s'est livrée à un tout petit calcul. On avait un exposé qu'on n'a pas réussi à faire faire, donc on s'est livré nous-mêmes à un tout petit calcul que chacun peut faire sur un tableau Excel. Pour financer un milliard d'emprunts sur un taux de 4-5 % sur 30 ans, il faut que chaque habitant de la région PACA paye 45 euros pendant 30 ans. Voilà, je ne dis pas « C'est bien, c'est mal », voilà le chiffre. Oui, un milliard, 15 euros, pardon, pendant 30 ans pour tous les habitants. 15 euros par habitant et par an.

Un intervenant

Sous quelle forme apporterait-on cette contribution personnelle Et qu'en ferait-on ?

Olivier KLEIN

Ce n'est pas très souvent que des citoyens demandent un impôt supplémentaire, mais... Sur le manque de moyens, d'ambitions, RFF a quelque chose à apporter ? Non, rien de particulier. Des questions supplémentaires. On va essayer d'en prendre le plus possible. Alors, la question numéro 11, Monsieur Verbecke de Saint-Laurent du Var.

Monsieur VERBECKE

Oui, ma question est adressée à la SNCF. Je me présente, Monsieur Verbecke, Saint-Laurent du Var. Je fais partie de l'association [*inaudible*]. Les médias nous annoncent que la SNCF compte supprimer 400 emplois à la SNCF dans la région PACA. En même temps, nous avons les [*inaudible*] qui ferment leurs bureaux un peu tôt parce qu'ils n'ont plus de personnel. Rien n'est prévu pour l'instant pour inscrire la SNCF au sein du ticket unique qui va être développé pour les bus. Et actuellement, je paye 1,70 euro pour aller à Nice, ce n'est pas cher. Alors je ne vois vraiment pas quelle est la position commerciale de la SNCF dans l'approche du problème qu'il faut faire venir les gens dans les TER, nous en sommes tous persuadés. Nous sommes tous favorables

dans toutes les associations à une ligne à grande vitesse qui arrive dans des gares, et que ces gares soient desservies par des moyens modernes. Nous voulons ou nous ne voulons pas de la troisième voie qui est un emplâtre sur une jambe de bois, qui est une solution à court terme et qui permet effectivement d'augmenter un peu les cadences mais qui est déjà obsolète avant d'être construite et qui massacre le pauvre rivage entre Antibes et Marina. Alors cela, je pense qu'il faut que nos politiques passent sur le clou, enfoncent ce qui est enfonçable et arrivent à faire changer l'optique actuelle de RFF qui bien entendu ne fait que suivre les directives qu'on leur donne. Mais s'il vous plaît, faites-nous de la politique à long terme, faites-nous des TER qui soient accessibles, pas trop chers et où l'on puisse y avoir accès.

Olivier KLEIN

Alors, une réponse de la SNCF et sans doute une de RFF.

Maryse ARCHAMBAULT

Oui, sur les TER, je suis obligée d'expliquer que l'autorité organisatrice sur les déplacements régionaux, ce n'est pas la SNCF, c'est le Conseil régional. D'ailleurs tout à l'heure dans la présentation, vous avez vu, je vous ai parlé des TGV longues distances, je n'ai pas parlé des TER. La SNCF est le transporteur, l'exploitant pour le compte du Conseil régional. C'est le Conseil régional qui définit sa politique de transport ferroviaire de proximité. Nous travaillons bien sûr avec eux sur l'étude des marchés, la pertinence de mettre en place telle ou telle offre et le niveau de tarification dépend également du Conseil régional. Alors, au-delà de ça, ce qu'on peut dire, c'est qu'un des intérêts de ce projet, c'est développer le TER, vous l'avez vu. Si on crée une voie nouvelle pour les TGV, on peut garder des capacités pour développer le TER. J'aurai envie de dire, plus on pourra grâce à ça mettre en place une offre performante de TER, plus on aura de voyageurs dans le TER, plus le système du transport régional TER sera rentable et plus vous aurez des tarifs bien montés et intéressants. Je ne peux pas répondre plus pour le titre du Conseil régional.

Bernard GYSSELS

Oui, peut-être une réaction par rapport à votre intervention sur le manque d'ambitions. Je pense que ce n'est pas un problème de manque d'ambitions. Je voudrais passer une diapositive avec la carte des différents projets de ligne à grande vitesse et la question qu'on se pose toujours, c'est un projet réalisable avec un grand, grand point d'interrogation. Vous savez que le coût d'une ligne nouvelle, et on l'a déjà précisé, est entre 10 et 16 millions en surface. Et il peut varier entre 30 et 100 millions d'euros lorsqu'on réalise des ouvrages souterrains, par kilomètre. Alors les coûts des sections tunnels, vous le savez, dépendent énormément de la géologie notamment, de la longueur et également du type de tunnel, s'il s'agit d'un tunnel à deux voies ferrées ou ce qu'on appelle un double tube avec une voie ferrée dans chaque tunnel. Alors, vous savez que les difficultés du relief et l'importance nuisent à un projet dont le coût au kilomètre est sensiblement le double des autres projets par rapport à ceux qui sont affichés sur cette carte et qui en fait conduit au niveau national. Le coût moyen est de 13 millions d'euros au kilomètre. Alors pourquoi un projet relativement cher dans notre secteur ? C'est parce qu'il y a beaucoup de sections en tunnel qui sont déjà prises en

compte par le maître d'ouvrage. Et je voudrais rappeler que par rapport aux différents scénarios présentés par RFF, on est entre 47 et 89 kilomètres de tunnel dans tous les scénarios, en partant de celui qui a le moins d'ouvrage jusqu'à un linéaire important. Et pour mémoire, je voudrais rappeler que par rapport aux lignes à grande vitesse construites en France jusqu'à maintenant, c'est un linéaire de 37 kilomètres de tunnel qui a été fait. Donc vous voyez un peu l'importance de ce projet. C'est pour ça, je voudrais terminer dans un contexte de rareté des fonds publics puisqu'on l'a tous évoqués tout à l'heure. Et la question que je pose, c'est « comment financer ? ». Le problème de financement a été évoqué tout à l'heure. Quelles solutions de financement trouver ? Je pense que c'est le devoir aussi du maître d'ouvrage de pouvoir travailler sur un projet réaliste et aussi réalisable.

Olivier KLEIN

Monsieur Nègre.

Louis NEGRE

Monsieur le Président de séance, si vous me permettez d'apporter quelques précisions, je dirais relativement locales par rapport à Monsieur qui a situé tout à l'heure les déficiences peut-être du marketing du Conseil régional. Pour être honnête, il y a à l'heure actuelle un dossier que nous préparons justement avec le Conseil régional pour faire en sorte qu'il y ait un billet combiné TER/bus. Ce serait une avancée, et donc nous le soumettront prochainement au CIUTAN qui est le premier syndicat de ce type dans les Alpes-Maritimes où l'ensemble des autorités de transport enfin se réunissent. Mais ce syndicat mixte loi SRU est le deuxième en France. C'est-à-dire qu'on est très performant. La troisième bonne nouvelle, c'est un scoop puisque ça va dans notre sens, lundi prochain, je présenterai à la CANCA une délibération qui fait que pour un jeune, on pourra avoir un pass de libre circulation sur l'ensemble des bus sur 500 000 habitants pour 10 euros par mois. Pour les jeunes, les autres, ils auront aussi des abonnements de salariés, d'étudiants etc. Mais les collégiens et lycéens auront ça. Donc on peut dire que dans ce domaine-là, ça bouge.

Olivier KLEIN

Question numéro 9, Monsieur Didier Réard de Cagnes-sur-Mer. Est-il dans la salle ? Non. La 19, Yvan Sarfati.

Yvan SARFATI

Tout d'abord, je vais vous donner un scoop moi. Depuis ce matin, par Internet, on sait qu'il y a un projet très sérieux, très élaboré de tunnel entre New York et le Var. Non, mais sérieux, j'ai entendu à la radio. Et de manière à aller en train TGV en 8 heures du Var à New York. Alors vous voyez, tous nos petits projets sont ridicules. Là, le débat - et c'est peut-être la sixième séance que je suis - démontre une chose. C'est que Messieurs les membres de la commission, la question a été mal posée au départ et je vais vous dire pourquoi. Parce que la question qui nous a été posée au débat public - j'en profite pour saluer l'institution du débat public qui est éminemment démocratique -

sauf à la fin, parce qu'à la fin, ce n'est pas nous qui décidons. La question que vous nous avez posée, c'est l'opportunité de la LGV en PACA. Et on se rend compte - c'est ma sixième séance - que le vrai problème n'est pas là. Le vrai problème, c'est les tracés et les gares. Et vous avez tous parlé de ça.

Donc excusez-moi, il faut faire un nouveau débat - je suis très sérieux - il faut faire un nouveau débat public sur les tracés des gares dont dépendra l'opportunité du TGV et pas le contraire, parce que vous donnez des débouchés, vous devez conclure, c'est normal, eh bien la conclusion, il faut tout remettre à zéro. Alors maintenant, à travers ces débats, on se rend compte aujourd'hui plus que jamais, que ce qui occupe les gens âgés comme moi, ce n'est pas tellement d'aller vite tout de suite, etc., etc., d'aller à toute vitesse, mais c'est d'aller tous les jours, de prendre son train, bien, pas cher, vite, confortable et en sécurité. Et ça, c'est le problème essentiel posé pour le TER. Or, le TER, Monsieur le Maire le sait, nous nous battons depuis 15 ans – personnellement avec mon ami Louis Pernin – depuis 20 ans pour que le TER marche bien, c'est-à-dire qu'on ait non pas un horaire, mais qu'on sache d'avance qu'il y aura un train toutes les 10 minutes ou 15 minutes.

Or, nous avons posé la question, je ne sais pas combien de dizaines de fois, à la SNCF avant que RFF n'existe et sur la question « Pourquoi aujourd'hui avec les structures actuelles de rails, etc., pourquoi on n'arrive pas, d'ailleurs les gens l'ont posée, pourquoi ça sort à l'occasion du Grand prix ou à l'occasion des vacances, etc. ? ». Et je peux vous dire en toute sincérité, vous savez, je l'ai dit souvent, qu'on n'a jamais eu une réponse, la vérité, on ne l'a jamais su. Eh bien, tout ce qu'on nous a dit de plus sérieux, c'est qu'il fallait ménager des heures blanches, c'est comme ça que vous les appelez, pour faire les travaux. Or aujourd'hui, dans vos premiers propos, j'ai remarqué que vous avez dit que si on faisait - écoutez-moi bien - si on faisait une ligne TGV indépendante de ces deux voies, on obtiendrait, vous l'avez dit je crois Monsieur, on obtiendrait une fréquence à 10 minutes. Mais alors, qu'est-ce que ça changerait par rapport à la situation actuelle. Alors pourquoi jusqu'à présent on ne l'a pas fait ? Alors, il y a quelque chose. Il y a un vice quelque part et ça je ne peux pas l'accepter et ça fait trop d'années qu'on l'accepte.

Bon, encore un point. Je rejoins tout à fait votre préoccupation Monsieur le Président, Maire et ami que vous avez eu sur l'opportunité de la ligne LGV compte tenu des problèmes financiers, des problèmes de continuité, des problèmes qu'on a évoqués, etc. Et il faut un tracé qui corresponde à une réalité, une réalité humaine d'abord, une réalité environnementale. Je vous rejoins, tout à l'heure, vous avez émis un doute et moi, je vous suis complètement.

Olivier KLEIN

Sur le premier point de l'intervention, vous avez tout à fait raison, on ne peut pas parler d'opportunité si l'on ne parle pas du contenu du projet. Parler de l'opportunité du projet si on ne dit pas ce qu'il fait et combien il coûte, en particulier, ça n'a pas de sens. La question posée par la CPDP, la question posée par le dossier du maître d'ouvrage, elle est double. C'est une question d'opportunité et c'est une question de contenu du projet. C'est pour ça qu'il y a plusieurs scénarios qui sont mis au débat. Et une des questions qui est posée, c'est bien d'apporter des éléments de choix entre ces différents scénarios. Donc je vous rejoins tout à fait et la question ne s'est jamais limitée à la seule question d'opportunité. Simplement ici, l'opportunité du TGV ne fait pas débat, parce qu'on est loin du reste de la France et on ressent bien le fait qu'il faille un TGV. Si vous allez

lundi à la réunion de Brignoles, vous verrez des gens qui disent qu'ils ne regardent pas le TGV combien il va coûter, où va-t-il s'arrêter ? Il y a des gens qui disent « Ce TGV, nous n'en voulons pas ». Des gens qui posent et qui apportent une réponse à la question d'opportunité sans regarder. Donc, cette question-là, elle est légitime aussi puisqu'il y a des gens qui s'expriment dessus. Simplement, il y a les deux questions et les deux questions, je suis bien d'accord, si on accepte l'opportunité du TGV, elle ne peut pas s'envisager sans regarder le contenu et c'est ce qu'on essaie de faire.

Un intervenant

Dans la tête de chaque citoyen, on se rend bien compte que chacun a sa notion, a sa conception, a ses craintes, etc. Donc si vous ne faites pas quelque chose qui donne un résultat par rapport à ces problèmes-la, qu'est-ce que vous allez prendre comme décision ?

Olivier KLEIN

Nous personnellement, aucune.

Un intervenant

Non, mais qu'est-ce que les responsables vont faire ? Ils ne pourront pas prendre de décision. C'est impossible.

Michel CROC

Je voudrais revenir sur la présentation que j'ai faite tout à l'heure en rappelant la situation d'aujourd'hui. J'ai dit tout à l'heure qu'on était à 36 trains par jour par sens, avec une offre à 30 minutes pour aller jusqu'à 10 minutes, c'est ce qu'on a expliqué. Et pour pouvoir développer le TER quotidien avec les deux voies, ça ne suffit pas. Et pour pouvoir passer à la phase une du CPER, 50 trains par jour...

Olivier KLEIN

CPER, Contrat de Plan Etat Région.

Bernard GYSSELS

Eh bien, il faut réaliser ces morceaux de troisième voie. On a expliqué tout à l'heure que les trains rapides pouvaient dépasser les trains lents. Donc je reviens à ce programme, et effectivement, pour arriver à l'objectif LGV PACA 2020, c'est des centaines de trains par jour, mais là, il faudra bien avoir réalisé et avoir ces trois voies pour développer le TER.

Olivier KLEIN

Un complément par Michel Croc.

Michel CROC

Est-ce que vous voulez qu'on vous montre comment on exploite la ligne à trois voies ?

(Brouhaha).

Olivier KLEIN

En tout cas, pour ceux qui voudraient cette information, elle a été présentée à Cannes et les transparents qui ont été présentés seront... Non, mais il n'est pas question de censurer une question sous prétexte qu'elle choque des gens. Allez, on prend une dernière question parce qu'il est neuf heures. La question numéro 3, Daniel Gaspoin.

Une intervenante

Il est parti.

Olivier KLEIN

Il est parti, on a dit qu'on en prenait une dernière... La 23. Maurice Gillard.

Maurice GILLARD

Il a répondu à ma question sans l'avoir lue, et ma question, c'est celle-ci. Je rejoins tout ce qu'on dit mes amis, bien sûr, nous avons travaillé beaucoup sur le A8 bis qui était un problème de transport énorme et nous avons gagné. Et le projet ne s'est pas fait, comme on voulait le faire, alors que nous proposons des choses qui auraient pu être faites. En ce qui concerne le débat, nous avons suivi le débat sur la ligne très haute tension et contrairement à ce que disaient certains, nous avons là aussi réussi quelque chose. Donc nous espérons, puisque nous sommes tous d'accord, c'est rare d'avoir une unanimité aussi grande sur cette nécessité du TGV. Mais comme je le dis dans mon cahier d'acteurs - l'informatique n'a pas suivi, on n'a pas pu vous l'envoyer - je pense qu'il faut faire rêver où nous sommes, un des pôles touristique international extraordinaire. Donc quand je vois les bouts de chandelle, les calculs de concierges, de commères, je crois rêver. On veut faire du commerce ou on veut faire quelque chose de bien sur la Côte d'Azur, Alors, le siècle passé a été omis, on a fait n'importe quoi, on n'a pas su bien faire. *[Inaudible]*. On ne peut pas tout faire.

Donc ce qu'on peut vous proposer déjà, c'est une solution, et je me demande pourquoi, quand on a des solutions qui sont propres, qui sont cohérentes et qui ne sont pas chères, on ne les suit pas. On ne les a pas suivies. *[Inaudible]* qui a fait le contournement de Paris et qui nous proposait à

l'époque, l'enterrement de quatre voies entre Antibes et Nice à 3 milliards de francs. Alors pourquoi 3 milliards ? Parce que d'abord, on aura besoin de tunnels et les grands tunneliers ne s'y retrouvaient pas.

Et deuxièmement, il n'y a plus d'expropriation puisqu'on travaille sur l'existant. Et troisièmement, ça répond à toutes les questions qui ont été posées ici, c'est l'enterrement magistral de tout ce qu'on peut avoir comme emmerdements, excusez-moi du terme. Plus de bruit, plus de rien du tout surtout lorsque vous annoncez 100 trains par jour. Alors là, je peux vous dire que si vous nous faites ce coup-là, on vous fera le coup de l'A8 bis. Tout ce que vous sortez, le moindre truc sera attaqué et nous gagnerons. Nous avons gagné sur l'A8 bis, nous avons gagné sur le plan des déchets, aujourd'hui, nous sommes le premier département pour l'incinération. Alors l'argent ! L'argent, il y en a trop. Vous dites qu'il n'y en a pas assez, on dit qu'il y en a trop. Parce que d'abord, lorsque vous récupérez la surface, là, vous avez des terrains. Dans le département des Alpes-Maritimes, il y a combien de centaines d'hectares qui appartiennent... ? Donc vous pouvez peut-être en vendre.

Et troisièmement, alors là, je suis content de voir que les gens sont prêts à le faire, moi je suis le premier. Eh bien s'il faut faire [*inaudible*], international, parce que ce n'est pas seulement la France et on fera ce qu'il faudra. [*Inaudible*] le problème globalement de tous les transports, parce que si les bus ne mènent pas les clients au TER et si le TER n'amène pas au TGV, le TGV, il sera vide. Donc il faut en effet étudier cela. Donc il ne s'agit pas de bâcler un débat en trois mois en trois coups de cuillère à pot pour dépenser des milliards qui ne serviront à rien.

(Plusieurs personnes parlent en même temps).

Maurice GILLARD

Dernière question, est-ce que notre ami Nègre est prêt justement à faire cette vue globale de tous les transports, une cohésion des transports ?

Louis NEGRE

L'ami Nègre, tout à l'heure, il a bien dit quelque chose. Si vous m'aviez bien écouté. Il a dit qu'il allait proposer effectivement aux grands argentiers du département qui détiennent [*inaudible*]. Mais nous, nous allons proposer, je vais proposer et effectivement au président du Conseil général, au Président de la communauté d'agglomération, aux présidents des autres communautés de bien vouloir engager l'expertise pour effectivement savoir où nous sommes et comment on y va, parce que nous avons effectivement des discours différents. Et deuxièmement, je vous l'ai dit, le département a fait un effort exceptionnel, nouveau, c'est le deuxième département en France a réalisé ce syndicat mixte justement qui permettra à toutes les autorités de transports [*inaudible*], c'est que le Conseil régional n'y participe pas ès qualité et c'est quand même le TER. Mais le Conseil régional m'a fait savoir qu'ils étaient prêts quand même à passer une convention, donc voilà, on y arrivera. Et à ce moment-là, avec toutes les autorités de transports, pour la première fois dans ce département, on arrivera enfin à discuter de choses qui nous intéressent, c'est-à-dire des correspondances, du nombre de bus et de l'information nécessaire. Voilà.

Olivier KLEIN

Alors, merci à tous, on va dire que ça sera le mot de la fin. Prochaine réunion pour ceux que ça intéresse à Brignoles.

INDEX

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

| | | | |
|---------------------|----|------------------------|----|
| CIUTAN..... | 43 | Loup | 20 |
| Clossasse | 20 | MIN..... | 36 |
| Daniel Gaspoin..... | 46 | Mines | 26 |
| Didier Réard..... | 43 | Monsieur Merlette..... | 25 |
| Louis Pernin | 44 | | |