



## SOMMAIRE

1. LE SYSTEME FERROVIAIRE ENTRE NICE ET L'ITALIE .....	9
2. LES ENJEUX DU TERRITOIRE .....	10
3. LES SOLUTIONS ENVISAGEES ENTRE NICE ET L'ITALIE .....	21
4. BILAN DE LA CONCERTATION .....	23
5. VOS QUESTIONS SUR LES SOLUTIONS ENVISAGEES ET LA CONCERTATION .....	25

Intervenants à la tribune :

CHERRIER Jean-Michel, Chef de mission LGV PACA, RFF

CIOTTI Eric, Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes

ESTROSI Christian, Maire de Nice et Président de la métropole Nice Côte d'Azur

GONTARD Laurence, KFH Communication, Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Communication KFH

PASTOUR Fabien, Chargé de projet territorial Alpes-Maritimes RFF

PISSARELLO Paolo, premier Adjoint au maire de Gênes

MARZOLF Philippe, Vice-président de la Commission Nationale du Débat Public

*La séance est ouverte à 19 heures 16.*

**Laurence GONTARD** - Bienvenue à cette réunion de restitution de la concertation sur le projet Nice-Italie. Je suis Laurence Gontard, je serai modératrice de la réunion de ce soir de manière à faire en sorte que les temps de parole entre vous dans la salle et les intervenants en tribune soient respectés.

Nous avons un photographe présent ce soir. Si vous souhaitez ne pas être photographié, je vous invite à lui faire un petit signe de la main.

La soirée se déroulera en deux temps d'une heure environ chacun, à l'issue desquels vous pourrez poser toutes vos questions. Dans un premier temps, Réseau Ferré de France, représenté ici par Jean-Michel Cherrier, chef de la mission LGV PACA, et Fabien Pastour, chargé de projet territorial, vous présentera le système ferroviaire entre Nice et l'Italie et les enjeux du territoire. Et un second temps sera consacré aux solutions envisagées et au temps de la concertation.

Mais auparavant, je vais passer la parole à Jean-Michel Cherrier puis à Messieurs Estrosi, Pissarello qui est premier adjoint à la Mairie de Gênes et à Monsieur Ciotti dès qu'il sera arrivé, qui nous ont fait l'honneur d'être présents ici ce soir.

**Jean-Michel CHERRIER** - Messieurs Mesdames, Bonsoir. Nous sommes réunis ce soir pour la restitution de la concertation qui s'est tenue sur la section Nice-Italie qui constituait le chaînon manquant de l'arc Méditerranéen Barcelone-Marseille-Nice-Gênes, un des enjeux majeurs du projet Nice-Italie. A la suite de la demande de Monsieur Estrosi, Maire de Nice, Président de Métropole Nice-Côte d'Azur et de la saisine de la commission nationale du débat public, RFF a intégré les études du tronçon Nice-Italie, en vue de la déclaration d'utilité publique, de la DUP du projet LGV PACA et a mis en place ce système de concertation qui s'est tenu du 16 janvier à maintenant.

RFF a présenté à cette concertation les différentes solutions pour relier Nice à l'Italie, à partir de scénarios et de combinaisons de lignes existantes et de lignes nouvelles entre la capitale azurée et la frontière italienne.

**Laurence GONTARD** - Nous passons la parole à Monsieur Estrosi.

**Christian ESTROSI** - Bien, d'abord c'est un bonheur pour moi de recevoir cette réunion de concertation ce soir, ici dans cette ville de Nice. Je veux saluer à la fois les organisateurs de la concertation, les représentants de RFF, Monsieur Philippe Marzolf, garant de la commission nationale du débat public, ainsi que Monsieur Pastour notre chargé de projet territorial pour le département des Alpes-Maritimes. Saluer l'ensemble des personnalités, les élus de notre Département, de la Région qui sont parmi nous, et saluer plus particulièrement en la personne de Paolo Pissarello, le représentant de Madame Marta Vincenzi, Maire de Gênes. Paolo est un ami avec lequel nous avons déjà beaucoup travaillé avec Marta Vincenzi sur les partenariats entre le territoire de Gênes et la métropole de Nice-Côte d'Azur. Nous avons déjà avancé sur beaucoup de sujets ensemble. Nous sommes en train de poursuivre un processus de partenariat sur des sujets qui touchent notamment à la protection en termes environnementaux de la traversée de nos territoires par des trafics internationaux venant depuis l'est de l'Italie ou de la Croatie jusqu'en direction de l'Espagne, quelquefois pour embarquer ensuite pour la traversée de l'Atlantique, pour rejoindre Tanger en direction du Maroc. Et sur ces sujets qui ne sont pas sans générer des problèmes environnementaux à nos territoires de Ligurie comme aux territoires des Alpes-Maritimes et de Provence-Alpes-Côte d'Azur, nous avons déjà avancé sur des pistes originales. De même que nous savons qu'aujourd'hui, ne pas être inscrit dans un grand réseau de transport à grande vitesse européen serait bien sûr porter atteinte pour les décennies qui viennent à notre cohésion économique et sociale en matière environnementale.

Alors je veux saluer également tous mes collaborateurs de la Métropole qui sont parmi nous. Madame le Préfet, directeur général des services. Nice est devenue la première métropole de

France issue de la loi territoriale de décembre 2010, depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier, avec 45 autres communes. Nous représentons plus d'un demi-million d'habitants. La LGV, je le dis, est un combat que je mène depuis si longtemps ! D'abord pour qu'elle arrive à Marseille, Aix-en-Provence. Parce que j'étais en ce temps-là premier Vice-président du Conseil régional aux côtés de Jean-Claude Gaudin. Et bien évidemment, c'était une période faste où l'Etat prenait tout en charge et où je voyais arriver avec envie, mais en même temps avec engagement, au nom déjà de ce territoire des Alpes-Maritimes en siégeant au Conseil régional, le TGV sur l'aire des Bouches-du-Rhône et sur l'aire d'Aix-Marseille. Parce qu'au fond de moi et au nom des habitants des Alpes-Maritimes je me disais que le TGV arrivant à Aix-en-Provence, dans les Bouches-du-Rhône et à Marseille, ça signifiait qu'il était un peu plus près de l'extrême sud-est de la France, dans lequel nous nous trouvons, et qui est souvent une sorte de péninsule, y compris au plan énergétique. Et que forcément, arrivant là, et bien quelques années plus tard, cinq ou six ans, nous pouvions espérer que ce TGV rejoigne Nice ou la frontière italienne. Bien évidemment lorsque l'on regarde le calendrier, mes belles espérances de l'époque ce sont pour partie évanouies, si ce n'est que je n'ai jamais baissé les bras.

Je salue les acteurs économiques qui sont parmi nous ce soir, notamment Pascal Nicoletti qui représente la Chambre de Commerce et d'Industrie. Et dans toutes les responsabilités que j'ai eu à exercer, j'ai continué à œuvrer pour que cela soit rendu possible un jour. Je veux rappeler à cet égard les dates qui pour moi sont fondamentales. D'abord, en 2005 alors que j'étais Ministre délégué à l'aménagement du territoire, j'ai obtenu du Conseil d'administration de RFF que soit retenue enfin l'ouverture du débat public pour la continuité du TGV sur cette partie Côte d'Azur. Ce débat public a eu lieu. J'ai essayé d'être en cette circonstance en même temps que membre du Gouvernement, Président du Conseil général des Alpes-Maritimes, le plus fédérateur possible. Chacun peut comprendre qu'ici, je dis bien ici, la solution la plus directe et la plus courte au nord eut été celle qui aurait eu notre préférence. Mais en même temps, je sais deux choses. C'est que pour qu'un projet réussisse, il faut qu'il y ait un compromis. Pour moi, le compromis n'est pas un gros mot. C'est au contraire un symbole de réussite. A partir du moment où les élus de Marseille, les élus de Toulon, considéraient au contraire qu'il fallait que cette ligne puisse passer par le tracé dit « des métropoles », et bien j'ai dit : ce qui est important si nous voulons qu'il y ait une suite et qu'à partir de là, les premières études puissent commencer à être conduites, c'est que nous arrivions dans les mêmes termes à prendre la même décision dans ce débat public, à avoir la même communication, que l'on soit des représentants de Marseille, des représentants de l'aire toulonnaise ou des représentants des Alpes-Maritimes. Et je salue d'ailleurs le Président Michel Vauzelle qui à ce moment-là, au nom du Conseil régional, est allé dans le même sens et a eu la même communication que la nôtre pour ce tracé. A partir du moment où nous avons affiché une unité de vision, une unité de vue qui plus est qui présentait l'intérêt, même si c'était moins direct que par le nord, d'être aussi un beau projet d'aménagement du territoire, car une ligne TGV n'a pas qu'une vocation à relier les territoires à 700, 800, 900, 1 000 kilomètres. Ça a aussi une vocation à pouvoir rapprocher des métropoles de proximité.

Lorsque je vois la réussite de Lille et de son aire métropolitaine aujourd'hui... Pourquoi Lille a une réussite et une croissance économique aussi vertigineuses en si peu de temps ? C'est parce que de s'être retrouvé à 55 minutes de Paris, à 1 heure 10 de Londres ou à 50 minutes de Bruxelles, a permis à Lille forcément de se retrouver à une position stratégique qui lui a permis de trouver une dynamique économique extrêmement forte et créatrice de croissance et d'emplois. Et qu'au fond, se dire alors que les Marseillais, alors que les Toulonnais, alors que les Niçois ont une culture, ont besoin de se rapprocher les uns des autres, de se parler, de travailler ensemble, de rapprocher leurs pôles de compétitivité, et les acteurs économiques qui sont là sont bien distants des débats politiques et des frontières administratives pour avoir porté dans cette région neuf pôles de compétitivité, avoir veillé à ce que trois sièges soient sur Sophia, trois sièges soient sur Toulon, trois sièges soient sur Marseille, pour avoir une juste répartition des choses entre Cap Energie, Solutions communicantes sécurisées, le pôle risque, le pôle mer, le pôle arômes saveurs, les parfums, *et cætera, et cætera*. Je sais à quel point à la fois nos concitoyens, à la fois les décideurs

et les entrepreneurs sont désireux que nous sachions dépasser quelque part les débats idéologiques qui ne peuvent faire que régresser un territoire pendant que d'autres prospèrent, que ce soit en direction de l'Espagne ou en direction de l'Italie ou du nord de l'Europe et qu'il fallait qu'il y ait un peu de sagesse.

Cette sagesse, nous l'avons eue en cette circonstance. Puis nous sommes arrivés en février 2009, où là, nous avons posé avec Eric Ciotti qui nous rejoindra dans quelques instants, moi au nom de Nice-Côte d'Azur, lui au nom du Département des Alpes-Maritimes - je salue l'arrivée de Bernard Kleynhoff, le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie - auprès de Jean-Louis Borloo alors Ministre de l'environnement et de l'aménagement du territoire, à partir de l'instant où on nous a rendu les premières études qui démontraient que le coût du nord était beaucoup plus faible que celui du sud, mais que là encore les élus marseillais et les élus toulonnais et leurs acteurs économiques souhaitaient que nous restions sur la position sud, nous avons sollicité une mission de dernier recours avec la mission Cousquer. Et à l'issue de cette médiation, nous avons pris acte en juin 2009 du choix définitif du scénario des métropoles du sud, le plus consensuel, finalement accepté par le Gouvernement. Et, vous m'arrêtez si je me trompe, le 29 juin 2009, en quelque sorte, qu'est-ce que nous avons dit ? Peu importe où ça passe. Ça n'a aucune importance. Je vous demande simplement que les choix qui seront faits soient des choix qui témoignent leur solidarité à la métropole de Nice-Côte d'Azur et au Département des Alpes-Maritimes. Et nous respecterons à partir de là les choix qui seront faits dans le Var, les choix qui seront faits dans les Bouches-du-Rhône. Nous n'allons pas faire d'ingérence dans le Var et dans les Bouches-du-Rhône. Nous demandons simplement de la solidarité, de la compréhension et du respect. Le même respect, la même solidarité que nous avons eus à l'égard des habitants des Bouches-du-Rhône lorsqu'en son temps, les contribuables des Alpes-Maritimes ont soutenu le fait que le TGV puisse aller de Lyon à Marseille. Nous ne sommes pas des sous-citoyens français. Nous avons droit au même respect et à pouvoir bénéficier des mêmes services que les autres territoires de notre pays.

Voilà pourquoi j'ai toujours cherché par le dialogue et par le respect à ce qu'en même temps nous ayons en retour cette marque de respect.

En décembre 2009, Nice-Côte d'Azur a approuvé puis signé début 2010 la convention de partenariat de programme et le financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la LGV PACA. Le 24 juin 2010 un COPIL a validé la méthodologie des études en deux phases. Le projet qui intègre désormais deux dimensions, la desserte à grande vitesse et le développement qui n'est pas négligeable non plus d'un réseau maillé permettant des augmentations des services TER. Car vous savez que là aussi, entre les trains grandes lignes et les trains express régionaux de proximité, nous avons malheureusement peu de passages possibles et notamment aux heures de grande fréquentation, le matin et le soir. Et que c'était une opportunité pour pouvoir à la fois améliorer la desserte des TER, en même temps que régler le problème de la grande vitesse et les trains grandes lignes.

Puis nous nous retrouvons le 17 janvier 2011, nous avons un COPIL où nous avons demandé avec force la prise en compte de la DUP jusqu'à l'Italie. Car je me suis rendu compte à ce moment-là que contrairement à nos demandes, la DUP qui était lancée, que l'on nous proposait de lancer, s'arrêtait à Nice, et qu'elle n'entendait pas aller jusqu'en Italie. Ce qui était une grave erreur, pour deux raisons. La première c'est que ne pas être transfrontalier nous privait de participations financières de l'Union européenne d'un côté, ne nous voyait pas retenu dans les grands réseaux de RTE, le réseau de transport européen, et qu'au-delà de ça, nos amis italiens dont je salue la présence au travers du premier adjoint au Maire de Gênes, seraient tenus à distance de ce que nous effectuerions là, alors que notre intérêt était effectivement de nous inscrire dans un arc méditerranéen au moins depuis Gênes jusqu'à Barcelone. Je crois que c'est une espérance qui est nourrie par beaucoup.

Et en même temps, j'ai formulé une demande très claire. J'ai dit que nous nous retirerions du COPIL premièrement si nous n'avions pas cette DUP qui était prise en compte pour la ligne TGV LGV technologie française, et si en même temps alors que les Génois, nos amis ligures nous tendaient la main, alors qu'ils sont en chantier sur la technologie italienne entre Gênes et Vintimille au moment où je vous parle pour une livraison potentielle à Vintimille en 2018, si pour ne pas perdre de temps parce que bien évidemment nous savons que la technologie française ne pourra voir le jour de manière transfrontalière qu'à une date très éloignée et sans doute à plus de 2030, on ne nous offrait pas la possibilité entre Nice et Gênes en prenant les crédits sur le contrat de projet de pouvoir mettre simplement au gabarit la portion allant de la future plateforme multimodale de l'aéroport international de Nice-Côte d'Azur jusqu'à Vintimille pour permettre à la technologie pendulaire, ligne à grande vitesse Gênes-Vintimille d'arriver à horizon 2020 à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur et de renforcer ainsi nos partenariats.

Donc vous voyez notre logique. Elle est d'un côté en direction de nos amis toulonnais marseillais, de l'autre côté en direction de nos amis italiens. Et sur une double infrastructure. Une infrastructure qui se pose uniquement sur la ligne actuelle et donc qui ne cause aucun désagrément puisqu'il ne s'agit que d'une mise au gabarit, avec en plus une mixité d'usage, que ce soit pour le transport de voyageurs à grande vitesse ou que ce soit pour le transport de marchandises. Et donc là aussi trouver un argument de plus pour limiter les transports routiers qui ne font que cracher et laisser leurs déchets le long de notre autoroute. En même temps engager une démarche commune, cher Paolo Pissarello, qui nous permette de solliciter auprès du Ministre des transports français, du Ministre des transports italiens, du commissaire européen, de pouvoir obtenir une écotaxe à la frontière de Menton-Vintimille pour que nous puissions permettre et favoriser l'embarquement des transports de marchandises au port de Gênes, qui représente le plus grand port marchand de la méditerranée occidentale avec près de 92 millions de tonnes et qui est extrêmement organisé pour pouvoir mettre en œuvre des autoroutes de la mer et ainsi décharger considérablement des pollutions que nous subissons dans notre région, l'ensemble du réseau autoroutier. Cette démarche est aujourd'hui engagée, et nous sommes en train de passer dans les semaines qui viennent à cette signature conjointe de ces demandes que nous avons formulées. Donc pour nous, c'est un tout. Ce sont des autoroutes maritimes, c'est la LGV technologie italienne depuis l'aéroport de Nice jusque sur la plateforme génoise, et c'est de l'autre côté la DUP qui doit être conduite sur l'ensemble de la ligne de manière transfrontalière pour la technologie française.

Entre temps, que se passe-t-il ? Tout cela est validé par le Gouvernement français, je m'en réjouis. Les crédits nous sont débloqués par le contrat de projet Etat-Région pour que nous puissions initier les études en direction de l'Italie. Et puis il y a le débat auquel nous avons assisté, la phase de concertation qui s'est passée ici dans de bonnes conditions, qui dans le Var et les Bouches-du-Rhône a été interrompue parce qu'il y a eu des difficultés, parce qu'il y a eu des confrontations, parce que tout simplement ce n'est pas la peine que je résume ici ce qui a conduit le Préfet de la Région à demander la suspension de ce débat à la fois dans le Var et dans les Bouches-du-Rhône. Et là aussi, alors que nous pourrions avoir une attitude fermée, sectaire, dire que s'il en est ainsi nous ne pourrions pas accepter une telle attitude de fermeture et de sectarisme à l'égard de Nice-Côte d'Azur et du département des Alpes-Maritimes. Nous allons aller au rapport de force ! Non. Position ouverte. Il y a des difficultés, des incompréhensions dans le Var, des inquiétudes dans les Bouches-du-Rhône, nous les acceptons, nous les admettons, c'est un problème qui appartiendra à la fois aux élus, aux habitants, aux populations, aux agriculteurs, aux viticulteurs de traiter ce débat entre eux.

Et puis par contre, nous demandons une chose. C'est que pendant que ce problème n'est pas réglé là-bas, on n'interrompt pas le processus. Et que là où on devait partir d'ouest en est, on commence puisqu'il n'y a pas de problème dans notre propre concertation, d'est vers l'ouest. Puisque sur la partie de l'est varois...

*Brouhaha.*

Puisque sur la partie de... Attendez, je préviens très clairement, pour moi, une réunion de concertation, c'est la démocratie. Chacun s'exprime et chacun est entendu. Et je serai très ferme sur ceux qui se comporteraient mal et qui ne respecteraient pas les règles de démocratie telles que je les conçois dans mon département, et dans la métropole que j'ai l'honneur de présider. Et dès cet instant, je serai amené à prendre des positions beaucoup plus fermes et beaucoup plus fortes que les positions ouvertes que j'ai toujours affirmées. Que les choses soient claires ce soir.

Donc je continue en disant que ce que nous avons demandé et qui au fond a été validé et doit être entériné définitivement ce soir, en tout cas que cette phase de concertation permette de faire une étape de plus. C'est que nous démarrons depuis Nice-Côte d'Azur pour aller en direction de l'est varois puisqu'il semblerait de toutes les relations et de tous les contacts que nous avons eus, qu'entre le Muy et la plateforme multimodale de l'aéroport international de Nice-Côte d'Azur il n'y ait pas de problème. Demain, avoir une ligne TGV entre l'aéroport international de Nice-Côte d'Azur et le Muy, c'est déjà gagner 40 minutes. Ce n'est pas suffisant, mais gagner 40 minutes, c'est important. Et en même temps, ça permettra le temps de la réflexion, ça permettra le temps du débat, ça permettra le temps d'obtenir les rapprochements nécessaires entre les uns et les autres.

Et puis, nous allons poursuivre en direction de l'Italie, sagement, tranquillement, avec nos amis italiens. Je crois que d'avoir la sagesse de dire que ce qui nous intéresse, c'est simplement une mise au gabarit d'une portion dans un premier temps entre l'aéroport de Nice-Côte d'Azur et Vintimille pour rejoindre la technologie italienne qui arrivera en 2018 à Vintimille et ainsi placer Nice-Côte d'Azur à 1 heure 15, 1 heure 20 de Gênes et nous trouver dans une position stratégique. Notre développement économique se fera plus dans un premier temps en direction de l'Italie, je le regrette mais puisqu'il en est ainsi, je respecte une position du côté des Bouches-du-Rhône. En même temps, que l'on ne nous interdise pas de progresser dans l'autre direction. On ne peut pas être frappés de la double peine, celle de se voir retarder en direction des Bouches-du-Rhône, et celle en même temps de ne pas nous accompagner sur une position qui fait consensus entre nos amis italiens et nous-mêmes.

Voilà la position de sagesse, la contribution que je souhaitais au nom de la cinquième ville de France, au nom de la première métropole de France, ce soir apporter en ouverture de ce débat public. Je vous demanderai dans quelques instants d'accepter la contribution qu'apportera pour cette partie transfrontalière au nom de territoire génois et de la Ligurie Paolo Pissarello, aussi de prendre en compte ce que nos amis italiens ont à dire. Et à partir de là, que chacun sache s'écouter, que tout le monde en tire les conséquences, que nous soyons ensemble à la recherche d'un compromis et non pas d'un affrontement stérile. Nous aimons tous ce territoire, nous voulons non seulement le protéger, et en même temps nous voulons garantir aux générations futures son attractivité, le positionnement d'investissement fort pour pouvoir créer de la compétitivité et de l'emploi pour les générations à venir. Voilà en tout cas la force que nous mettons dans notre engagement pour relever les défis de demain.

Merci, que nous soyons d'accord ou que nous ne le soyons pas, en tout cas, dans un esprit de démocratie, d'être venu chacun à votre manière, avec vos mots, avec votre part de vérité, d'être venu apporter votre contribution ce soir. C'est ça la force d'une démocratie, c'est ça la force d'un débat fondé sur la concertation. Je souhaite que ce soit dans cet état d'esprit que se déroulent les travaux de cette réunion de ce soir.

Merci pour votre accueil.

*Applaudissements.*

**Laurence GONTARD** - Merci Monsieur Estrosi. Je donne la parole à présent à Monsieur Paolo Pissarello.

**Paolo PISSARELLO** - Merci. Je m'excuse, mais je parlerai en italien. *Discours en italien.*

Traduction - Monsieur le premier adjoint de la Ville de Gênes, Paolo Pissarello, dit que le Maire de Gênes malheureusement ne peut pas être parmi nous ce soir parce qu'elle a eu une convocation de la part du Président de la République italienne. Donc malheureusement, elle ne peut pas être là, mais il veut témoigner de l'importance que Madame le Maire de Gênes donne à cette collaboration, à cette alliance entre Nice et Gênes, et surtout à ce projet. Parce que deux villes qui sont à 200 kilomètres sont aujourd'hui à 3 heures de train. C'est difficile.

**Paolo PISSARELLO** - *Discours en italien.*

Traduction - La Ville de Gênes a mené une réflexion stratégique à l'horizon 2020-2050. La réponse, le point fort de cette réflexion concerne l'importance de ces connexions d'infrastructures de la Ville de Gênes avec son port et avec d'un côté l'ouest, la France, le nord, Milan et la Suisse.

**Paolo PISSARELLO** - *Discours en italien.*

Traduction - Dans cette alliance Nice-Gênes, il y a des complémentarités très fortes. Gênes, plus grand port de la Méditerranée d'un côté, transport de marchandises et de passagers, et de l'autre côté Nice, avec un aéroport qui est très important et qui, ça je l'ajoute, a récemment signé un accord de coopération avec la métropole de Nice.

**Paolo PISSARELLO** - *Discours en italien.*

Traduction - Les piste de développement de Gênes sont dans trois directions : le commerce, le tourisme, la technologie. C'est en ces directions que Gênes veut se développer.

**Paolo PISSARELLO** - *Discours en italien.*

Traduction - L'an dernier, le 11 janvier 2011, il y a eu une première rencontre avec la signature d'une lettre d'intention qui pose les bases de l'alliance entre Gênes et Nice. Entre temps, les choses ont évolué. Gênes a toujours regardé avec beaucoup d'intérêt et d'admiration le processus français du débat public. On a essayé, on a été les premiers en Italie à le mettre en place, même sans une loi au niveau national. On l'a fait sans cadre et sans règle précise à Gênes pour une infrastructure très importante qui était le contournement autoroutier de Gênes. Et ça a marché. Ça a été une expérience difficile mais qui a eu du succès et qui nous a permis de bien choisir un tracé qui convenait à tout le monde.

**Paolo PISSARELLO** - *Discours en italien. Grazie.*

*Applaudissements.*

Traduction - Je pense que les mots du premier adjoint de Gênes ont été compris. En tout cas, tout simplement, on est arrivé à la fin de ce processus de concertation qui va devenir le point de départ de quelque chose de plus important dans l'alliance entre Gênes et Nice, qui a progressé depuis l'an dernier. Il y a eu des accords sur le thème de la culture, sur le thème aussi des transports en commun. On a récemment signé un accord pour faire en sorte que les abonnés des transports de Nice puissent voyager à Gênes. Et aussi pour le théâtre et l'opéra qui vont mettre en place une coopération mutuelle. Donc merci, à bientôt pour la suite.

*Applaudissements.*

**Laurence GONTARD** - Merci pour votre intervention. Je crois que Monsieur Cherrier a un petit mot à vous dire avant de passer la parole à Philippe Marzolf, le garant de la concertation.

**Jean-Michel CHERRIER** - Oui, je tenais à vous faire partager un petit mot du Président de la Chambre de Commerce de Gênes, Paolo Odone. Il était avec nous lors de la réunion de démarrage, mais il n'a pas pu se libérer aujourd'hui. Il m'a demandé de vous communiquer son soutien en précisant qu'il tient à vous faire parvenir encore une fois son soutien total et celui de la Chambre de commerce de Gênes au projet d'amélioration des liaisons ferroviaires entre Nice, Vintimille et Gênes, visant en particulier le tronçon Nice-Italie de la LGV PACA. Voilà pour le soutien de Paolo Odone. Je tiens aussi à profiter de ce petit mot de soutien de Paolo Odone, de la

CCI de Nice, Monsieur Kleynhoff, et Pascal Nicolletti, mais aussi celui avec qui nous travaillons tout le temps, Bernard Levère.

**Laurence GONTARD** - Monsieur Marzolf, si vous voulez dire un petit mot ?

**Philippe MARZOLF** - Oui, bonsoir à tous. Philippe Marzolf, Vice-président de la CNDP, commission nationale du débat public et garant de la concertation. Ce n'est pas toujours une tâche facile. Ce n'est pas moi qui organise, c'est RFF qui organise, et moi je suis là pour vérifier que tout se passe bien.

Ce que je peux vous dire en tout cas, c'est que le rôle principal d'un garant, c'est de conseiller le maître d'ouvrage pour que la concertation soit la plus ouverte possible, que les gens, comme Monsieur Estrosi l'a dit, se parlent et s'écoutent. Moi, ce que je garantis à tous les gens qui participent à la concertation, c'est que tout ce qui va être dit et ce qui a déjà été dit dans les groupes de travail pour la concertation, ce qui va être dit ce soir, sera retranscrit, et les décideurs finaux, le comité de pilotage, aura accès à ces informations-là. Donc les décisions sont prises en toute connaissance de cause, en fonction de ce que tout le monde a dit. Simplement, ce que nous disons toujours à la CNDP, dans un débat public que j'ai eu l'honneur de présider en 2005, ce n'est pas de la codécision, c'est de la co-élaboration. Par contre après, il faut que la décision soit justifiée en fonction de ce qui est ressorti des enseignements du débat et de la concertation.

Merci ce soir de chacun vous exprimer, dire ce que vous pensez, et en tout cas tout ce que vous direz remontera aux décideurs finaux pour qu'ils puissent prendre une décision en toute connaissance de cause.

Je ne serai pas plus long. RFF va vous présenter le résultat de la concertation. Et tout de suite après, vous aurez la parole pour pouvoir poser des questions et vous exprimer.

**Laurence GONTARD** - Après une première partie d'une dizaine de minutes que Fabien Pastour va vous présenter, la parole vous sera donnée.

## 1. LE SYSTEME FERROVIAIRE ENTRE NICE ET L'ITALIE

**Fabien PASTOUR** - Bonsoir à tous. Donc je vais vous présenter dans un premier temps le système ferroviaire entre Nice et l'Italie, les enjeux de desserte que l'on veut sur ce territoire. On va parler du besoin de robustesse, de fiabilité, du maillage du réseau. Et puis de la nécessité d'une grande capacité au service des trains du quotidien. Et aussi du fret sur cette zone-là. Et tout cela pour assurer un meilleur accès du territoire.

Alors ce que j'aime bien, c'est toujours comparer de là où on est vers là où on doit aller. Et à ce jour, vous voyez que nous avons quatre TER qui parcourent ce secteur-là de la région. En 2023, on va passer à sept TER et puis en 2040 à neuf TER dans ce secteur. Et puis cette augmentation du nombre de TER va s'accompagner aussi par une multiplication des matériels, des matériels plus capacitaires, plus grands.

Alors quand on parle du système ferroviaire entre Nice et l'Italie, on parle de quatre TER, mais sur ces quatre TER, il n'y en a que deux qui vont en Italie. Et ils ne vont pas très loin, ils vont à Vintimille. Ce que l'on veut, c'est qu'en 2023 les cinq TER qui iront en Italie aillent beaucoup plus loin que Vintimille et puissent permettre de relier Gênes en utilisant la côte et puis d'autres villes en Italie. Et que ces cinq TER deviennent en 2040 sept TER. Donc qu'il y ait encore une évolution dans la qualité du service et que l'on puisse atteindre d'autres villes pour aller plus loin en Italie et permettre un vrai réseau RER ou type RER entre les grandes métropoles du secteur.

La ligne littorale c'est bien, mais il y a aussi d'autres lignes que l'on doit développer. On a beaucoup parlé lors de la concertation dans les groupes de travail : il y a une ligne on va dire nord-sud, qui part de Nice qui va jusqu'à Drap dans son premier secteur et qui va beaucoup plus loin, jusqu'à Breil, et plus loin encore en Italie d'ailleurs. Le système ferroviaire, ce n'est pas que la ligne littorale. C'est aussi développer des lignes annexes ou connexes, ou comme celle-ci qui est une ligne importante, sur laquelle RFF travaille déjà. Cette année nous allons mettre en service des trains supplémentaires, donc on va passer à deux trains par heure et par sens sur le bas de la ligne. Dans le système ferroviaire que l'on porte, il y a un doublement de cette fréquence sur le bas de la ligne également.

Et puis lorsqu'on a travaillé en groupe de travail, une volonté, on le verra tout à l'heure, de continuer à développer cette ligne exprimée par les gens qui étaient avec nous autour de la table.

Revenons sur les lignes littorales. Vous avez devant vous les différentes gares qui sont desservies par la ligne à ce jour, avec des pastilles orange ou jaune suivant ce que vous avez à l'écran, qui correspondent aux TER semi-directs, TER qui vont desservir les grandes gares et en bleu les pastilles des TER omnibus qui s'arrêtent dans toutes les gares.

Ce que l'on voit, c'est le saut quantitatif important qui apparaît dès 2023 grâce au système ferroviaire que l'on veut mettre en œuvre, avec en plus des TER que l'on rajoute aussi des trains grandes lignes qui permettront de relier les métropoles entre elles.

Et puis ce saut, vous savez que l'on a 40 millions de passagers à ce jour sur le système ferroviaire en PACA, on va passer à 80 puis à 110. Donc ça veut dire qu'en 2040 il faut encore faire un saut qualitatif et quantitatif et augmenter le nombre de dessertes pour aller, là on vous montre Vintimille, mais nombre de ces trains iront plus loin, vers Gênes et vers Milan.

Maintenant que l'on sait ce que l'on veut faire, on va parler des enjeux des territoires et de cette zone entre Nice et l'Italie, même plus loin entre Nice, entre Gênes.

## 2. LES ENJEUX DU TERRITOIRE

**Fabien PASTOUR** - Donc les enjeux, c'est favoriser le report modal vers le train. On va regarder certains éléments que l'on a pu présenter dans les groupes de travail, qui montrent que ce besoin d'avoir un transport en commun fort, et le train est un de ces transports en commun qui permet de favoriser une liaison de tous les jours. On doit aussi permettre un maillage entre la nouvelle infrastructure et l'infrastructure existante pour favoriser les circulations. On doit aussi réfléchir à la mixité sur le tronçon entre Nice et l'Italie. Que cette ligne nouvelle ne soit pas qu'une ligne effectivement pour trains grandes lignes, mais que ce soit aussi une ligne qui s'adapte au fret et aux TER pour certains types de trains. Et puis enfin on abordera l'arc méditerranéen.

Pourquoi un besoin de report modal ? Pourquoi est-ce que l'on doit prendre les gens dans la voiture et leur dire plutôt prenez le train ? C'est parce que ce que vous voyez là, c'est assez dur à lire malheureusement, mais là où vous voyez du rouge, ça veut dire que les routes sont complètement saturées. Donc vous prenez le centre de la carte, par exemple Monaco. A ce jour, Monaco en heure de pointe, la vitesse à laquelle vous circulez le matin, c'est entre 0 et 20 kilomètres/heure. Et puis vous voyez que plus on va vers l'est, plus on arrive à des couleurs douces, des couleurs vertes, où là on a une vitesse qui permet de se déplacer mais qui n'est pas encore optimale. En fait, ce que l'on voit bien dans ce secteur-là, c'est que l'on a une congestion routière extrêmement importante, que l'accès de Monaco est très saturé, et que l'autoroute A8 est très congestionnée sur tout le département des Alpes-Maritimes, et tout particulièrement entre Nice et l'Italie.

Le report modal, comment peut-on le faire ? On peut le faire en augmentant la fréquence des trains. On met plus de trains. On augmente aussi la qualité du service en mettant des trains plus

capacitaires pour que les gens aient de la place dans leur train. Et puis on peut aussi réduire les temps de parcours. Et si on regarde la situation actuelle, ce sont les barres vertes que vous voyez, et la situation projetée en 2023 avec le système ferroviaire, vous voyez que sur une liaison entre Nice et Monaco, on a déjà une part modale assez importante du ferroviaire, avec 25 % des gens qui vont prendre le train pour se rendre à Monaco. Et puis avec le saut qualitatif de 2023, on va mettre 31 % des gens dans les trains.

Si on regarde d'autres types de liaisons, vous voyez par exemple que les liaisons entre Monaco, les Bouches-du-Rhône et le Var, actuellement il y a très peu de gens qui prennent le train pour aller de cette zone-là vers le Var et les Bouches-du-Rhône. Grâce à des liaisons fréquentes et au temps de parcours, on pourra avoir un vrai report modal sur tous les types origine-destination sur le département.

Quand on parle d'avoir une nouvelle infrastructure, on parle aussi de l'existante. L'existante est là depuis 150 ans, elle a permis un essor important du TER elle a permis que cette zone-là en France soit la deuxième zone TER de France. Il y a l'Île-de-France et puis il y a l'aire azurée. Donc ça veut dire que cette ligne existante est saturée et qu'il faut l'améliorer, qu'il faut apporter une vraie solution, et une ligne nouvelle peut aider en cela. Mais il faut encore que cette ligne permette d'avoir un passage entre lignes nouvelles lignes existantes pour qu'en cas d'incident sur une des deux lignes l'autre puisse supporter cette défaillance. Et c'est pour cela que l'on recherche tout le long du parcours, sur les 20 ou 30 kilomètres du parcours, plusieurs zones dans lesquelles on pourrait faire passer des trains d'un circuit à l'autre. Donc il y a la zone de l'est de Nice, du côté de Riquier Saint-Roch, une zone en amont de Monaco, une zone en aval de Monaco, et puis il y a la zone autour de Menton. Voilà.

Pourquoi est-ce qu'il faut plus de report modal et pourquoi est-ce qu'il faut penser aussi à la mixité ? Actuellement, on a 10 000 poids-lourds par jour qui traversent les Alpes, quel que soit le secteur de traversée des Alpes, au nord, au sud, peu importe. Ce que l'on sait, c'est qu'il y en a 50 % qui traversent les Alpes ici, dans les Alpes-Maritimes, par Vintimille et qu'il y a une croissance annuelle assez importante. Même si ce n'est que 0,6 % actuellement. Mais c'est une croissance qui est continue, du flux routier poids-lourds dans ce secteur-là. Et c'est pour cela que l'on a pris en compte tout cet élément-là et qu'on y réfléchit, que l'on travaille sur la faisabilité de la mixité sur la section Nice-Italie.

La ligne mixte, l'avantage, c'est que l'on peut mettre plus de sillons fret, donc plus d'offres et permettre à des gens de mettre leurs marchandises sur des trains. Mais la ligne mixte également, ça veut dire que l'on peut faire passer des TER sur la ligne nouvelle pour favoriser aussi le report d'une ligne sur l'autre et un deuxième itinéraire en cas d'incidents et de travaux pour permettre du fret mais aussi favoriser le train au quotidien.

Pour la faisabilité du tronçon Nice-Italie sur la partie mixité, il y a des enjeux un peu particuliers à prendre en compte que l'on n'a pas forcément dans les autres zones du projet. On a un profil en long, c'est-à-dire des niveaux. On part de Nice à une certaine altitude. On sait que la gare de Monaco est à peu près à la même altitude, et puis on va vers Menton, avec de très faibles inclinaisons. Donc en fait, le profil en long, les pentes, sont parfaitement compatibles ou seraient compatibles avec du fret. Donc ça peut être intéressant, et ça ne génère pas forcément un surcoût très important.

Puis de toute façon, compte tenu du relief, on était déjà en tunnel sur pratiquement l'intégralité de la section entre Nice et l'Italie. Il y a vraiment une zone ou deux zones où on pourrait être en surface, mais globalement, le secteur était déjà en tunnel. Donc il n'y a pas forcément une explosion du coût lié à la mixité sur ce secteur-là. Et puis donc, ça nous a conduits à lancer des études de faisabilité sur la mixité pour voir réellement financièrement ce que ça pourrait représenter comme surcoût et savoir si c'était utile ou pas.

On a parlé aussi de fret. Il faut aussi se rappeler que Nice-Vintimille, c'est un morceau de l'arc méditerranéen. Donc c'est aussi un des grands objectifs de ce projet-là, de relier les grandes métropoles entre elles mais aussi les métropoles européennes : Nice-Barcelone, Nice-Gênes, Nice-Milan. C'est un des enjeux forts de ce projet.

**Laurence GONTARD** - Merci. Je crois que Monsieur Marzolf a un commentaire à faire.

**Philippe MARZOLF** - Ce n'est pas un commentaire. Simplement pour vous expliquer que l'on est en réunion de concertation, que l'on aime bien discuter et débattre avec les décideurs finaux. Monsieur Estrosi a dû s'absenter, par contre je peux vous garantir, comme je l'ai dit tout à l'heure, que ce que vous direz ce soir remontera au comité de pilotage et donc directement aussi à Monsieur Estrosi. Et vous avez un adjoint aux transports, Monsieur Alain Philippe de la Métropole, vous avez un responsable des transports au Département. Donc n'hésitez pas à vous exprimer. Tout ce que vous direz ce soir remontera vers les décideurs finaux.

**Laurence GONTARD** - Comme lors de chaque réunion de concertation celle-ci est enregistrée. Un verbatim est fait. Donc pour que ce verbatim soit le plus exact possible, je vous remercie de bien vouloir vous présenter avant chacune de vos interventions et de solliciter l'une des hôtesse pour prendre le micro. Je vous remercie aussi pour donner la parole au maximum de gens de faire des interventions assez courtes. Et je demande au maître d'ouvrage de répondre aussi de façon concise. La parole est à la salle. Quelqu'un souhaite-t-il intervenir ?

## 2.1. VOS QUESTIONS SUR LE SYSTEME FERROVIAIRE ET LES ENJEUX

**Louissette CHAPIELLO, Association Leï Granouie, Villeneuve-Loubet** - Bonsoir. J'ai lu dans la presse de ces jours-ci que le projet de ligne LGV Paca était abandonné, qu'il ne fallait plus appeler ce projet LGV PACA. Or je vois sur les fiches de la projection que le mot apparaît toujours. Ça, c'est le premier point.

Ensuite, les remarques que j'ai à faire ne vont pas concerner le tronçon Nice Ville - Italie, mais je pense qu'il y a des similitudes puisque j'ai vu sur un croquis qu'une voie parallèle va être créée. Et dans la zone ouest du département, à partir de Nice Ville, il y aura également besoin à certains endroits de doubler la ligne existante.

Et troisième point, ce qui fait souci pour les communes de l'ouest de Nice, c'est le choix de cette gare multimodale sur le site du MIN, marché d'intérêt national. Parce que cette gare a été d'emblée choisie alors que l'on se pose encore des questions sur le choix d'une gare à l'ouest du département, les fuseaux déterminés pour le passage de la ligne et donc de cette nouvelle ligne et éventuellement de doublement sont très incertains. Et c'est ce qui nous pose problème. Monsieur Estrosi n'est plus là pour nous répondre, mais cela nous donne d'énormes soucis sur l'ouest du département. A cause de ce choix, on risque de massacrer des zones où l'on vit bien, depuis longtemps. On risque de massacrer des parcs naturels. Et quand il y va de l'intérêt général, je sais que l'on oublie tout cela. Et puis j'ai noté deux phrases qui sont très courtes et que j'ai relevées dans les dossiers de presse de RFF. Je vais vous les lire parce que je ne les ai pas mémorisées. Dans un dossier de presse, j'ai trouvé « *RFF s'attache dans chacun de ses projets à préserver les territoires et la biodiversité, à construire un réseau durable, à proposer un service performant* ». Mais on trouve aussi dans un autre dossier : « *C'est le budget et le coût final qui décideront si la préservation de l'environnement sera prise en compte* ». Et bien moi, cette dernière phrase... Monsieur Cherrier a l'air d'en douter, pourtant je l'ai notée dans un des dossiers. Cette dernière phrase me donne la chair de poule. Je ne fais pas confiance.

*Applaudissements.*

**Laurence GONTARD** - Merci.

**Jean-Michel CHERRIER** - Merci. Je vais essayer de reprendre, j'ai noté certains points notamment sur la partie du dossier. On est aujourd'hui dans le cadre de la concertation Nice-Italie, et les éléments que vous citez sont des éléments liés à la presse. Ce ne sont pas éléments liés à des décisions d'un comité de pilotage. Aujourd'hui, on travaille sur les analyses et sur la synthèse de ce qui a été produit dans la concertation, et il n'y a pas de décision qui a été prise sur un quelconque changement de nom, même si c'est évoqué dans la presse.

Sur le doublement, vous avez évoqué un doublement de la ligne existante. Dans l'immédiat aujourd'hui dans le projet ce n'est pas une solution qui est envisagée puisqu'on a considéré que la mise en place d'une gare importante du côté de Nice-Saint Augustin et la capacité de la gare de Nice Ville permettait d'écouler les trafics sur la ligne existante sur ce tronçon.

Sur le choix de la gare de Nice Saint-Augustin aéroport, il y a bien sûr probablement des discussions, mais ce choix relève de décisions et d'analyses qui ont été faites sur le territoire. D'une manière générale, il y a quand même une pertinence à mettre un pôle multimodal à l'approche d'un aéroport dans les contraintes de transports avec la ville qui existe aujourd'hui. Donc il ne m'appartient pas de juger des décisions qui ont été prises, mais elles me paraissent malgré tout en cohérence avec la mise en place d'un système intermodal.

Sur la réservation et la protection de la nature et de l'environnement. Je ne mets pas du tout en doute ce que vous avez dit, je suis juste étonné par les textes. Il est clair qu'aujourd'hui la totalité du travail que nous faisons et que l'on a montré dans le cadre de la concertation et les documents que vous avez reçus et que vous avez vus sur le site, qui sont les sensibilités sur le territoire, c'est un travail énorme de recensement des enjeux du territoire, que l'on a porté à la concertation pour essayer de voir avec tout le monde quelles étaient les zones qui paraissaient potentiellement acceptables pour l'infrastructure ou pas. Ça faisait l'objet de la concertation. On a toujours pris en compte les enjeux environnementaux, et on a toujours mis en place dans la logique du travail, depuis l'origine, ce que vous connaissez, qui s'appelle, un nom un peu barbare, la matrice multicritères. Simplement lorsque l'on travaille sur un projet d'infrastructure, on a mis en avant trois grandes zones de capacité de décider un projet. La partie transport, c'est-à-dire la capacité à mettre en place un système de transport correspondant aux besoins et à la demande. Ce sont différentes mécaniques et techniques qui permettent d'apprécier les solutions que l'on met en œuvre.

Les enjeux du territoire, les enjeux environnementaux. On a produit les cartes de sensibilité auxquelles vous avez eu accès, pour essayer de recenser l'ensemble des éléments, et sur lesquelles on travaille encore.

Et puis un troisième élément qui est bien entendu le coût, les avantages socioéconomiques d'un projet : combien ça coûte ? Combien ça va rapporter à la collectivité, comment ça va se passer dans le temps par rapport aux coûts généraux de projets ? Donc c'est cet ensemble-là de ces trois critères qui sont appréciés au cas par cas, dans chacune des zones de manière à ce que le choix, et c'est aussi le processus de concertation, soit pris ensemble et que la nature même de ces valeurs soient pesées en fonction des besoins à l'instant t. Donc il n'y a pas de critère qui s'impose à un autre. Il y a un ensemble de visions à avoir sur ces trois enjeux : transports, environnement, et la partie coût.

**Philippe MARZOLF** - Madame, si vous avez ce document-là, ce serait intéressant que vous puissiez nous le communiquer. Comme ça, RFF pourra modifier.

**Laurence GONTARD** - Nous accueillons Monsieur Ciotti. Je vais prendre une autre question dans la salle. Monsieur ?

**De la salle (particulier, utilisateur SNCF)** - Je suis un gros utilisateur de la SNCF, parce qu'effectivement, c'est un moyen de transport extrêmement commode quand on veut bien l'avoir, quand on veut bien qu'il y en ait un. Or, moi je m'insurge continuellement parce que je ne comprends pas. Alors d'accord pour la ligne Nice-Gênes. Tout à fait d'accord, parce qu'un jour, il

faudra peut-être passer par l'Italie pour aller plus vite à Paris. Moi qui dois monter à Paris très régulièrement, et bien je vais vous citer une anecdote. Lorsque je dois faire l'aller/retour à Paris dans la journée pour des raisons personnelles, je prends ma voiture le matin à 4 heures, je vais jusqu'à Aix-en-Provence en 1 heure 30, je saute dans le premier TGV et à 9 heures je suis à Paris. Le soir, même topo. Ça me fait une journée de 20 heures. Je suis d'accord avec vous. Mais voilà où on en est du fait des oppositions stériles qu'il y a dans les Alpes-Maritimes et le Var. Je ne voulais pas rallumer une polémique, mais on est obligé de le faire. Parce que quand j'entends parler de défense de l'environnement, de ci, de ça, il faudra quand même que l'on m'explique pourquoi les élus d'Aix-en-Provence en particulier ont accepté que l'on mette à 2 fois 3 voies l'autoroute dans ce département et qu'on refuse une ligne TGV. L'emprise d'une ligne TGV, c'est exactement la même que la mise à 2 fois 3 voies de cette autoroute. Alors il faudrait savoir. Ou vous ne voulez pas du TGV parce que vous ne voulez pas détruire l'environnement, ça se comprend. Mais alors vous ne devriez pas accepter que l'on massacre les paysages avec l'autoroute. Ça, je ne comprends pas.

*Applaudissements.*

**Laurence GONTARD** - Merci Monsieur. Encore une question et nous passerons la parole ensuite à Monsieur Ciotti.

**Noël PERNA, Association Région Verte** - Moi j'ai une inquiétude. On va moderniser le réseau, c'est très bien. Il y aura davantage de monde. Mais les gens, où vont-ils se garer ? Est-ce qu'il y aura des parkings près des gares ?

**Jean-Michel CHERRIER** - Alors la conception des gares sur le projet, alors oui il y a une partie de parkings, mais on essaye aussi de travailler sur le report modal, ce que l'on a vu tout à l'heure, et de mettre toutes les gares aux interconnexions des systèmes de transport. C'est le cas par exemple sur Nice Saint-Augustin aéroport. On voit que les systèmes tramway, train, TER, grandes lignes et aéroport sont connectés. L'enjeu pour nous c'est d'arriver à avoir cette répartition multimodale dans chacune des gares. Alors oui il y a aura une partie pour la partie route, plateforme pour les bus, et aussi l'arrivée des...

**Laurence GONTARD** - On va passer la parole à la dame qui demande la parole depuis un bon moment.

**Jeanine REMAN (La Trinité)** - Je suis ancienne conseillère municipale de la Trinité, j'habite à Nice. Tout à l'heure j'ai vu le projet Nice-Breil avec Drap. Vous allez cadencer. Je pose la question : comment se fait-il qu'actuellement en 2012 on ne cadence pas plus dans la mesure où toute cette vallée du Paillon est absolument saturée, que la ligne 1 du tramway que l'on nous a promise en 2011 ne se profile toujours pas à l'horizon. Du temps de ma grand-mère, en 1954, j'allais à la Trinité, de la gare Thiers à l'église de la Trinité par le tram. Et en 2012, nous n'avons même pas encore l'équivalent. Alors au moins, puisque pour l'instant la ligne 1 n'a pas l'air d'avoir la faveur des habitants de la métropole, pourquoi la cadence entre Nice et Drap n'est pas accélérée de façon à ce qu'il y ait moins de voitures qui entrent dans Nice, puisque c'est le but du Président de la Métropole d'éviter d'avoir trop de voitures dans la ville ?

Ma deuxième question concernant la LGV. Effectivement, il faut toujours aller plus vite, il faut toujours gagner du temps. Personnellement, de Nice je suis allée très souvent à Paris. Le moyen le plus rapide à mon avis de Nice, c'est quand même l'avion. Quand on est à Lyon, par contre, c'est le TGV. Quand j'étais à Lyon professeur, j'emmenais des élèves le matin de Lyon on allait visiter le Château de Versailles et on rentrait le soir par le TGV. Mais à partir de Nice, je crois que si on veut aller très vite, il y a l'avion. Et si on veut aller moins vite, et bien on prend le train, tranquillement. Et on arrivera chacun en même temps dans un trou plus ou moins grand.

*Applaudissements.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Je vais juste apporter deux précisions, parce que des questions ont été posées. Sur les enjeux de rapidité, il ne s'agit pas... Les enjeux de transport de longue distance entre le train et l'avion sont en partie complémentaires. Le train et la nécessité d'aller très vite, c'est une chose importante, mais les enjeux pour Nice sont effectivement d'aller à Paris. Mais les enjeux pour Nice, comme pour Toulon et Marseille, sont de pouvoir relier ces trois métropoles dans des bonnes conditions. Aujourd'hui, on en a parlé tout à l'heure, Monsieur se lève à quatre heures du matin pour prendre sa voiture, il lui faut un système plus efficace. Simplement, pour pouvoir faire un système efficace, il faut pouvoir relier les métropoles dans des temps suffisamment rapides, donc à peu près autour d'une heure. Si on continue à ne pas mettre un système efficace en place, on continuera à utiliser la voiture et à mettre deux heures et demie pour faire ces liaisons-là. Et pour un système performant, ce n'est pas acceptable. Voilà les raisons.

**Fabien PASTOUR** - Je vais vous répondre sur la partie TER. Sur la ligne Nice-Breil, sur laquelle je vous ai dit que l'on avait un premier saut qualitatif, on va doubler la fréquence des trains. Vous allez me dire, doubler, quand on passe d'un train à deux trains, ça ne fait pas énorme. Certes. Mais effectivement, il y a un premier projet que l'on a appelé contrat de projet Etat-Région qui arrive à échéance en 2013, qui avait prévu à la fois de doubler la fréquence Nice-Breil donc sur la partie Nice Drap, mais également de remettre à niveau cette ligne qui est assez ancienne, qui avait aussi pêché par manque d'entretien et de maintenance pendant de longues années. Et donc, ce projet-là avait d'abord l'ambition de remettre à niveau cette ligne. Ça a été fait. La signalisation a été modernisée. On va pouvoir passer à deux trains par heure et par sens. Et l'ambition est d'aller encore plus loin et de mettre quatre trains par heure et par sens. Quatre trains par heure et par sens, quand vous allez travailler, vous regarder l'horaire de votre train, et vous pouvez aller travailler sereinement, vous savez qu'il y a plusieurs trains qui vont passer dans l'heure. Ça permet vraiment d'entrevoir une autre utilisation du train. Et c'est un des sauts qualitatifs que va permettre le projet.

Ce qu'il est intéressant aussi de noter, c'est que le système ferroviaire, ce n'est pas qu'un système ferroviaire est-ouest le long de la côte. Il y a plusieurs lignes en rameau nord-sud comme Nice-Grasse, vous avez Cannes-Grasse, vous avez Toulon-Hyères, vous avez d'autres lignes comme ça qui sont intégrées dans ce projet-là et réfléchies parce que ce système ferroviaire, ce ne sont pas que des trains qui vont d'est en ouest, mais ce sont aussi des territoires nord-sud à desservir et c'est aussi une des ambitions de permettre à plus de gens d'accéder aux trains et d'aller du nord au sud.

**Laurence GONTARD** - Merci. Nous allons passer la parole à Monsieur Ciotti et tout de suite après à nouveau à la salle.

**Eric CIOTTI** - Merci beaucoup. Excusez-moi d'abord de mon retard, j'étais à une autre manifestation. Simplement, le Maire de Nice a dit tout à l'heure avant moi, donc je serai plus bref dans mon propos, et je veux exprimer ce soir très officiellement, très sereinement, la position du Conseil général des Alpes-Maritimes et de ses élus, du moins de la majorité du Conseil général, qui exprime je dirais la voix démocratique de ce territoire.

Il y a des associations, des représentants d'associations dans cette salle, je les salue avec respect et je veux bien entendu, même si nous ne partageons peut-être pas - je dirais même certainement pas pour certains d'entre eux - les mêmes positions vis-à-vis de ce dossier, qui est un dossier compliqué, mais je veux leur dire aussi que rien ne peut remplacer la force de la représentation démocratique, qu'il y a des instances légitimement élues dans cette région, dans ce département, et que ces instances sont celles qui expriment la volonté de ces territoires, le temps voulu par la démocratie. Et si cette position ne convient pas, et bien le moyen pour en changer est d'exprimer par son vote une position différente. Donc je veux redire aussi la force de la représentation démocratique dans ce débat et je le dis même au risque de déplaire, il ne faut pas qu'une toute petite minorité occulte la voix de l'immense majorité des habitants de notre département. Je le dis très clairement.

*Brouhaha.*

Je m'attendais à cette réaction et je vous en remercie. Ce ne sont pas quelques personnes dans cette salle qui exprimeront la voix de la population du département des Alpes-Maritimes, et ce soir je veux au nom du Conseil général des Alpes-Maritimes qui représente les 1,1 million d'habitants de ce département, dire très clairement d'abord notre satisfaction que cette concertation qui concerne la prolongation de la ligne à grande vitesse entre Nice et l'Italie se déroule. Nous avons, avec Christian Estrosi, dans un courrier que nous avons adressé à Nathalie Kosciusko-Morizet, souhaité que la DUP de cette LGV, dont nous avons besoin, et pas seulement nous de façon égoïste, cette LGV est utile pour l'Europe, elle est utile pour la France, elle est utile pour notre région, elle est utile pour l'emploi, elle est utile pour la croissance, elle est utile pour le désenclavement...

*Brouhaha.*

Vous pouvez siffler, vous savez, ça ne me fait pas peur. Vous pouvez y aller tant que vous voulez, ça ne me fera pas taire. Il y en a d'autres beaucoup plus coriaces que vous qui n'arrivent pas à me faire taire dans d'autres enceintes beaucoup plus compliquées. Donc vous pouvez y aller. Vous vous fatiguerez avant moi.

Ce que je veux dire, c'est que ce soir, cette prolongation de la DUP à l'Italie est utile parce qu'elle complète de façon très très pertinente ce projet. Et nous avons estimé avec Christian Estrosi que ce projet n'avait pas de sens si nous ne prévoyions pas dans le cadre de la DUP la prolongation jusqu'à l'Italie.

Cette concertation a cet objectif, et je me félicite qu'elle ait lieu, que nous puissions au nom de nos assemblées départementales, de nos assemblées régionales, de nos communes, exprimer notre position, la position du Conseil général des Alpes-Maritimes est très claire, elle est très simple : nous soutenons sans réserve cette déclaration d'utilité publique vers l'Italie, parce que la prolongation vers l'Italie est utile. Le représentant du Maire de Gênes vous a dit tout à l'heure l'engagement de l'Italie pour venir avec une ligne à vitesse élevée jusqu'à Vintimille. Nous ne pouvons laisser en état la situation actuelle, nous ne pouvons demeurer le maillon manquant du réseau à grande vitesse de l'Europe et de l'Europe du sud.

Donc nous nous battons naturellement au niveau du Conseil général pour que ce dossier de DUP aille jusqu'au bout et prenne en compte un tracé jusqu'à l'Italie. Et naturellement, nous soutenons, j'ai entendu, j'ai lu dans la presse des déclarations là aussi très exagérées par rapport à la représentativité de ceux qui les exprimaient, en disant : « il n'y a pas de consensus dans les Alpes-Maritimes ». J'ai vu le président d'une association, d'une commune, dire, au nom de qui, au nom de quoi, pourquoi : « Il n'y a pas de consensus ». Oui, il y a un consensus, de tous les élus.

*Brouhaha.*

Il y a un consensus de tous les élus légitimement élus. Vous contestez l'élection ? Vous avez un meilleur modèle ? Il y a un consensus du Conseil général, il y a un consensus des Maires de Cannes, d'Antibes, de Nice, pour que la LGV traverse le département des Alpes-Maritimes. Nous avons ensemble à travailler sur les modalités. Bien entendu, nous travaillerons pour que les contraintes environnementales soient limitées au maximum, et il est bien évident que la traversée du département des Alpes-Maritimes devra être dans son immense majorité enterrée. C'est d'ailleurs le cas de ce qui est proposé actuellement. C'est la position que défendra le Conseil général des Alpes-Maritimes. Donc une ligne à grande vitesse vers l'Italie, une section qui puisse être réalisée d'abord sur tout le département des Alpes-Maritimes et sur l'est du Var parce que là, il y a un consensus et on peut commencer chez nous. Nous le disons et nous nous battons là-dessus. Il y a des divergences dans l'aire marseillaise, il y a des divergences dans l'aire toulonnaise. Qu'on les règle en avançant dans le débat. De toute façon, c'est le débat qui fait avancer les choses. Mais nous, dans le département des Alpes-Maritimes, je ne laisserai pas dire... Il n'y a pas unanimité, vous l'exprimez. C'est naturel. Mais il y a le consensus des élus qui

sont élus démocratiquement, qui représentent les grandes collectivités de ce département, dans leur quasi-unanimité, pour affirmer la nécessité de cette LGV pour notre pays et pour notre région.

Je vous remercie.

*Applaudissement et huées.*

**Serge JOVER, ADEV** - Bonsoir à tous. Monsieur Ciotti, je suis très content que vous soyez ici présent, je regrette que Monsieur Estrosi soit déjà parti. Vous êtes membre du comité de pilotage et c'est pour nous une chose très importante parce que je vais parler de ce fameux compte-rendu du 22 décembre qui résume la concertation qu'il y a eu dans les Alpes-Maritimes. Il s'avère que sur ce compte-rendu, beaucoup d'associations, nous avons absolument respecté le débat public dans la concertation dans les Alpes-Maritimes, vous l'avez dit et vous vous en êtes félicité. Nous constatons malheureusement, après deux mois et demi, que la plupart des choses, les points noirs que nous avons soulevés, ont été gommés et ne figurent pas dans ce compte-rendu.

L'un des points que nous avons soulevé à plusieurs reprises était la décision d'imposer cette fameuse gare de Saint-Augustin. On peut dire qu'elle est bien placée, mais une chose qui est importante, c'est que quand on est dans une concertation, au moins on discute et on n'impose pas. Peut-être que pour certains élus d'abord on applique et après on discute : je suis désolé, ce n'est pas comme ça que je vois la discussion.

*Applaudissements.*

Cette gare de Saint-Augustin, vous l'avez donc imposée, et dans le compte-rendu final, vous dites : il y a consensus sur la gare de Saint-Augustin. C'est un véritable scandale d'écrire une telle chose.

Un autre point, vous l'avez très bien dit, Monsieur Ciotti. Oui, c'est moi, j'ai pris position dans le journal, j'ai bien dit qu'il n'y avait pas de consensus dans les Alpes-Maritimes. Je voudrais vous rappeler que vous avez votre ministre, notre ministre, Monsieur Jean Léonetti, président de la CASA, Maire d'Antibes, qui a fait une déclaration en disant : on passera en tunnel le territoire de la CASA. D'autres élus députés ont également dit : ce sera en tunnel ou pas de TGV. Alors si c'est ça que vous appelez consensus, excusez-moi, on a encore un problème dans le dialogue.

Ce que je regrette aussi, c'est que de votre côté, Monsieur Cherrier, quand on vous pose la question, et tout ça c'est dans les verbatims, parce qu'on a assisté à toutes les réunions, dans le verbatim, quand on vous pose la question, vous nous dites : c'est une décision, c'est un compte-rendu du comité de pilotage, ce n'est pas RFF. Je suis désolé, c'est vous qui faites remonter tout ce qui est dit dans une réunion de concertation et les groupes de travail. C'est vous qui devez donner ces informations. Ces informations, vous ne les avez pas données, et on s'est retrouvé aujourd'hui avec un compte-rendu du COPIL, du comité de pilotage, qui est totalement faux. Et c'est très grave parce qu'aujourd'hui on peut se poser la question si nous associations, est-ce qu'on doit continuer à travailler avec vous sur ce projet ou pas. Bien entendu, vous êtes très content, vous préféreriez que non comme ça vous pourriez faire n'importe quoi, mais nous, on se pose la question. Parce qu'on vous donne du temps, et à côté de ça vous ne prenez pas les choses en compte.

Maintenant, je vais venir sur... Vous avez fait une réponse tout à l'heure à Madame Chiapello je crois en disant que c'est la presse qui a écrit certaines choses. Notamment sur le fameux nom de LGV PACA qui a changé. Je crois quand même que vous semblez ignorer qu'il y a eu une conférence de presse mardi dernier à Marseille et que votre patron, c'est lui qui a dit que le nom de LGV PACA allait changer. Je vous informe Monsieur Ciotti, ce n'est plus LGV PACA.

Une chose importante, c'est qu'il a aussi déclaré qu'il allait améliorer le réseau existant. Et ça, nous nous en réjouissons. C'est un point très important. Je crois qu'il ne faut pas toujours casser les gens, il faut un peu les écouter. C'est très important que l'on améliore le réseau existant, parce que la priorité des gens, ce n'est pas en 2023 les usagers du train d'aller de Vintimille... Leur

priorité c'est plutôt d'aller de Vintimille à Mandelieu en une demi-heure plutôt que d'aller de Nice à Paris en 4 heures. Le train, ils le prennent tous les jours les gens. Et c'est ça leur priorité. Ce n'est pas de prendre le train une fois par an pour aller à Paris.

*Applaudissements.*

Et je reviendrai sur l'annonce qui a été faite par votre Directeur, Monsieur Cherrier, qui dit : on ira à Marseille avec ce que l'on va mettre en place, on va utiliser la ligne existante, on va faire peut-être quelques nouveaux secteurs mais pas tellement, et on vous dit qu'on va faire un Nice-Marseille c'est écrit dans ce que vous avez donné, en une heure. Alors c'est du bluff tout ça. Pourquoi ? Parce que vous dites que vous allez faire cette ligne à 200 kilomètres à l'heure de moyenne Monsieur Ciotti. Connaissez-vous Monsieur Ciotti la distance entre Nice et Marseille en rail à l'heure actuelle ? Ce sont 224 kilomètres. Donc pouvoir maintenir... Déjà en partant sur une moyenne de 200, vous ne pouvez pas avoir une heure entre Nice et Marseille. En plus, vous allez vous arrêter dans des gares. Vous allez vous arrêter à la gare de Cannes, à la gare du Muy, à la gare de Toulon. Si vous vous arrêtez, normalement, c'est 7 minutes, on va mettre 10 minutes, ça va faire 40 minutes. Comment voulez-vous tenir une heure. Donc le problème est tout simple. C'est qu'aujourd'hui vous allez dépenser 20 milliards d'euros pour gagner quoi ? 30 minutes, même pas. Et encore, je pense que ce sera plutôt 20 minutes. Ce que vous dites, ce que vous montrez, vous ne dites pas la vérité aux gens dans vos comptes-rendus.

Merci.

*Applaudissements.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Merci Monsieur Jover. J'ai quelques points évidemment d'explication par rapport à tout cela. Et si je remonte sur votre dernière question, il ne s'agit pas de mettre 20 milliards encore une fois pour gagner 20 minutes. Le slogan est beaucoup utilisé. Il s'agit de mettre un système ferroviaire en place qui va permettre de doubler les trafics régionaux de tripler les trafics régionaux à terme. Ça veut dire que l'on ne parle pas d'un sujet strict de grande vitesse. On parle d'un système ferroviaire qui a deux composantes : la mise en place d'un système régional qui va permettre de doubler et de tripler à terme les fréquences, et c'est une demande forte du territoire d'améliorer le TER, d'améliorer les trajets quotidiens, le projet le prend en compte, et c'est vrai aussi que dans ce cadre-là, relier les grandes agglomérations avec un système performant pour faire du déplacement durable, pour permettre de retirer des voitures à la route, c'est aussi mettre les temps d'accès un peu rapide. On est sur des temps d'infrastructure, de capacité d'infrastructure. Il y aura des arrêts, peut-être que le temps entre Marseille et Nice sera au final, dans la structure, une 1 heure 30, je ne sais pas. Peut-être. On aura une infrastructure qui aura été conçue pour pouvoir permettre de faire des temps d'accès rapides et qui diminueront concrètement le nombre de voitures sur la route. C'est ça l'enjeu du projet.

Vous avez évoqué le problème de la concertation. Je crois qu'on a essayé - on s'améliorera peut-être, mais en tout cas on est dans des réunions - on a essayé de donner systématiquement la parole aux territoires dans toutes les réunions des groupes de travail, dans toutes les réunions publiques que l'on a faites. La concertation n'est peut-être pas parfaite, Monsieur le garant est là pour évoquer un certain nombre de choses. On a essayé de tenir compte à chaque fois des remarques qui arrivaient du territoire. Mais là aussi, on est dans une logique où il me semble que le territoire a été pris en compte, et notamment sur cette approche de grande vitesse puisqu'une des demandes de la concertation, et je passe volontairement sous silence un certain nombre de choix qui ont été faits de ne pas travailler sur tel ou tel fuseau de passage ou telle ou telle décision de gare puisque ça ressort de la concertation, ça me semble quand même être une concertation qui tient compte de ce qui s'est passé sur le territoire. Pas forcément de tout puisqu'il y a aussi des règles de majorité, ou en tout cas d'expression d'un certain nombre de choses. Mais dans tous les cas, le dispositif de mise en avant du système des quotidiens et d'adaptation de cette grande vitesse aux enjeux du territoire sont des réponses directes de l'adaptation du travail du maître

d'ouvrage demandé par le comité de pilotage du 22 décembre. Ça en fait partie, c'est directement une explication du comité de pilotage du 22 issu de la concertation.

Donc voilà, je crois quand même que ce sont des exemples précis. Probablement, je prends note des points que vous avez évoqués, et Monsieur le garant les a entendus, on les remontera. Je ne pense pas qu'il y ait une mauvaise volonté de notre part de ne pas remplir. On a mis dans le dossier du COPIL le retour de la concertation, le bilan de la concertation. On a mis tous les enjeux et toutes les positions qui avaient été exprimées, ou en tout cas une très très grande majorité des positions.

**Laurence GONTARD** - La parole au monsieur... Voilà.

**Monsieur LIEUTAUD (Association STOP LGV Sainte-Baume et Sanary)** - Je viens de Sanary. Je voudrais évacuer un problème de légitimité, parce que j'ai entendu des réflexions dans cette salle, des gens qui ont demandé pourquoi les varois venaient ici, parce que c'était un problème entre Nice et l'Italie. Alors nous sommes ici pour plusieurs raisons. D'abord, nous sommes des citoyens français, et nous habitons la Provence. Donc ce qui se passe ici nous intéresse, ne serait-ce que parce que les études qui se montent à 86 millions d'euros, qui s'ajoutent aux 135 millions qui ont déjà été dépensés, sont payées par l'impôt. Et l'impôt, ce sont les citoyens.

*Applaudissements.*

Donc ça, c'est la première des raisons pour laquelle je suis ici.

**Monsieur TOURNAIRE, CCI** - On est tous citoyens dans la salle. Il n'y a pas que vous.

**Monsieur LIAUTAUD** - Bien entendu Monsieur. Mais vous m'accorderez le fait que je le suis aussi. Merci de me laisser parler. La deuxième raison pour laquelle je suis ici, c'est que le Préfet du Var a arrêté la concertation dans le Var. Les études se poursuivent, pour une décision à prendre cet été. Donc les associations et les élus ne sont pas au courant et ne peuvent pas s'exprimer sur ce qui se passe. Et je répondrais à Monsieur Ciotti pour lui dire que, il a parlé de représentativité, c'est un problème que j'ai évoqué à Marseille le 14 décembre. Il faut savoir que l'ensemble des élus entre Marseille et Toulon, toutes tendances confondues, les trois députés UMP, le maire communiste d'Aubagne, tous se sont montrés opposés à tous les fuseaux qui ont été présentés par RFF. Donc on veut imposer...

**Eric CIOTTI** - Il y a 42 députés dans cette région Monsieur, il n'y en a pas trois.

**Monsieur LIAUTAUD** - Je ne vous ai pas interrompu Monsieur Ciotti.

**Eric CIOTTI** - Et bien moi je vous interromps.

*Huées.*

**Monsieur LIAUTAUD** - Alors je précise ma pensée. On veut donc imposer à des élus qui comme vous l'avez rappelé Monsieur sont démocratiquement élus, de passer sur les territoires de leur commune sans leur demander leur avis et sans les informer. Parce que je vous signale que le Préfet du Var a supprimé la réunion consultative du 2 décembre qui était la seule à se réunir après que les fuseaux aient été publiés. Voilà pourquoi donc je suis ici.

Je voudrais aussi dire à Monsieur Marzolf à propos de la concertation. Si Monsieur Marzolf, comme je lui ai déjà demandé, rédigeait les comptes-rendus, nous aurions peut-être des comptes-rendus qui rendent effectivement compte de ce qui se dit dans les réunions. Parce que RFF édulcore ce qui se dit. J'ai aussi évoqué ce problème, j'ai envoyé des mails, Monsieur Cherrier m'a répondu. En réalité, quand on emploie des mots qui ont peut-être un sens, des mots forts dans une réunion, et bien ces mots on ne les retrouve pas dans les comptes-rendus. Donc Monsieur Marzolf, je vous renouvelle ma demande d'établir vous-même les comptes-rendus puisque vous êtes le garant de la concertation.

*Applaudissements.*

Je voudrais revenir aussi sur ce que Monsieur Estrosi a dit tout à l'heure quand il a appelé au débat démocratique, et qu'il a rappelé que le débat démocratique commençait par écouter l'autre. Et bien je suis obligé de constater que Monsieur Estrosi est parti par une petite porte. Et donc il ne peut pas écouter les opposants au projet qui sont dans la salle. Comme il le savait.

Je voudrais aussi dire à Monsieur Estrosi que, sauf erreur de ma part, la LGV PACA n'est pas un projet prioritaire de l'Europe. Or, il l'a dit. Je pense que ce n'est pas une vérité.

Je voudrais aussi lui dire que le dynamisme d'une région n'a rien à voir avec l'implantation d'une ligne grande vitesse. Je vais donner deux exemples très concrets. La région de Clermont-Ferrand est une région très dynamique et il n'y a pas de LGV. La région de Valence est desservie par une LGV et c'est une région qui est très peu dynamique. Donc la dynamique d'une région d'un point de vue économique, c'est une valeur en soi, c'est une force en soi.

A propos des camions, tout à l'heure, il a été question des camions, il a été dit que sur l'autoroute entre la Provence et l'Italie, il y avait beaucoup de camions, il y avait une croissance très importante du trafic. S'est-on demandé pourquoi il y avait cette croissance ? Cette croissance, elle vient du fait que les entreprises de transport ne veulent pas faire passer les camions dans le tunnel du Fréjus dont les péages sont faramineux. Les entreprises de camions préfèrent faire des détours pour faire cette économie, de la même manière que les entreprises de camions ont fait capoter la ligne maritime entre Toulon et Rome. Elles l'ont boycottée cette ligne. C'était justement pour faire faire des économies, pour empêcher qu'il y ait des camions qui passent sur l'autoroute entre la Provence et l'Italie. Et vous savez ce que j'ai entendu de la bouche même d'une entreprise de transport ? « Vous ne voulez pas quand même que l'on paye une croisière à nos camionneurs ! » Voilà ce que j'ai entendu.

*Applaudissements.*

Ensuite, ce que je voudrais dire... Je vais terminer, mais quand même, nous avons eu des exposés très longs de la part des personnes qui défendent ce projet. Donc vous permettez que nous nous exprimions. Donc, on l'a rappelé, on est toujours dans le Marseille... Parce qu'évidemment, on ne dit plus Nice-Paris 4 heures. Non, non. On régionalise le discours. Alors on nous dit Marseille-Nice 1 heure. Mais c'est exactement la même chose. Il faut savoir qu'actuellement, la politique du tout LGV est remise en cause. Il faudrait peut-être que l'on s'en rende compte. Je vous rappelle que Monsieur Gaudin a dit : nous n'avons les moyens. Monsieur Mariton, qui est un député UMP de la Drôme, dans le cadre d'un rapport pour l'Assemblée nationale, a remis en cause cette politique de tout LGV. De la même manière, la commission des finances du Sénat, à l'époque de droite, c'était au mois de juin 2011 ; les assises du ferroviaire, de la même manière. Pourquoi ? Parce que le TGV, c'est 10 % du trafic passager. Mais c'est beaucoup plus en termes d'investissement. Ce qui fait que l'argent que l'on met dans les infrastructures LGV, on ne le met pas dans les TER. Il y a incompatibilité entre les deux politiques. Et ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les élus de la République.

Et la dernière question, c'est un corolaire. Pourquoi choisir de la LGV à la française ? Parce qu'Alstom ne vend pas ces rames à l'étranger. Pourquoi pas du pendulaire comme les Italiens par exemple ? Tout à l'heure, Monsieur Estrosi l'a bien dit. Alors si je comprends bien, on va changer de train à Vintimille ou à Menton ? C'est-à-dire que l'on aura du TGV jusqu'à la frontière, et ensuite on aura du pendulaire ? Là je ne comprends pas bien.

Merci.

*Applaudissements.*

**Jean-Michel CHARRIER** - Merci Monsieur Lieutaud. Je voudrais quand même, on a donné la parole, que tout le monde s'exprime. On est dans un dispositif de concertation qui est une réunion qui doit traiter de la concertation qui s'est tenue sur Nice-Italie. On va donc aujourd'hui, enfin maintenant, présenter les éléments de cette concertation entre Nice et l'Italie. Fabien s'il-te-plaît ?

**Philippe MARZOLF** - Je voudrais répondre par rapport aux comptes-rendus. Monsieur, je vous réponds. C'est pour ça, j'attendais que vous me regardiez pour vous répondre. A la CNDP, il y a une...

*Brouhaha*

**Laurence GONTARD** - S'il vous plaît !

**Philippe MARZOLF** - Il y a une différence entre un débat public, c'est la loi du 27 février 2002, qui d'ailleurs a été votée à l'unanimité par tous les députés à l'époque. Donc tous les députés, tous les représentants de l'Etat, de la nation, sont d'accord pour que la démocratie participative, qui permet d'éclairer la décision de la démocratie représentative, soit vraiment effective. Quand il y a un débat public, c'est la CNDP qui l'organise. Donc nous, on a des moyens, on a des équipes. On organise les réunions, on fait le déroulé, la scénographie, et après on fait le compte-rendu. Quand c'est une concertation qui est organisée par le maître d'ouvrage, le garant en fin de compte, ce n'est pas l'organisateur, c'est plus un recours. Donc je vous ai toujours dit et ça, vous ne manquez pas de le mettre en copie de vos mails, quand vous avez un problème par rapport à un compte-rendu, de dire « là il y a un problème », de l'envoyer à RFF avec copie à Marzolf et là, RFF va le modifier si c'est vraiment ce qui doit changer. Mais honnêtement, je ne peux pas suivre toutes les réunions. Il y a eu 40 réunions et groupes de travail de septembre à décembre. Je ne peux pas toutes les suivre et je ne peux pas faire les comptes-rendus. Je n'ai pas les moyens et le temps pour le faire. Donc c'est la différence entre les deux. Mais je suis un recours par contre s'il y a un problème. Et chaque fois qu'il y a eu un problème, vous m'avez écrit, et à chaque fois j'ai insisté, j'ai fait plancher RFF sur le sujet.

**Monsieur LIEUTAUD** - Est-ce que pour le futur on pourrait imaginer que la commission du débat public établisse les comptes-rendus ? Il y a eu des réunions géographiques, d'autres thématiques, où il n'y avait aucun représentant du garant.

**Philippe MARZOLF** - Le représentant du garant, c'est moi. Je suis tout seul. C'est peut-être pour ça...

**Monsieur LIEUTAUD** - Je crois qu'avec 86 millions de budget, on pourrait vous donner d'autres moyens Monsieur Marzolf.

**Laurence GONTARD** - Merci. Nous allons présenter les solutions entre Nice et l'Italie, le bilan de la concertation, et ensuite vous aurez à nouveau la parole.

### **3. LES SOLUTIONS ENVISAGEES ENTRE NICE ET L'ITALIE**

**Fabien PASTOUR** - Donc on a vu ensemble les enjeux du territoire, le besoin de transport. On va voir comment on peut mettre ça en œuvre sur le territoire et vous expliquer ce que l'on a présenté dans les groupes de travail.

Donc globalement la traversée du secteur, les différentes zones d'études, la sortie de Nice, l'arrivée à Monaco, le passage à Menton, et puis la dimension internationale de cette partie-là, la liaison vers l'Italie. S'il vous plaît !

Donc nous sommes dans un secteur avec une forte présence de collines, de montagnes, donc un secteur assez escarpé. Et donc, évidemment, un secteur avec beaucoup de passages en tunnel compte tenu des capacités de franchissement des travaux.

Les choix sont assez ouverts à ce jour parce qu'étant donné que nous sommes en tunnel, il y a un besoin de faire des reconnaissances géologiques pour savoir où peut s'insérer ce tunnel à l'avenir,

ou ces tunnels. Et donc ça fait partie de ce que l'on doit travailler dans les mois et les années qui viennent.

Donc les zones d'études, on a la zone est de Nice, donc la sortie de Nice. Comment va-t-on débrancher cette ligne nouvelle de la ligne existante ? Après, la question du franchissement du secteur du Paillon, comment va-t-on arriver à Menton ? Et puis la section internationale.

Alors la sortie de Nice, trois solutions se présentent à nous. On va utiliser la ligne existante sur une partie de son secteur, et puis deux lignes se séparent : la ligne vers Breil et la ligne littorale. On peut donc faire soit un décrochage sur la ligne Nice-Breil, en passant par Nice Saint-Roch, ou éventuellement sur la ligne littorale se décrocher soit avant soit après la gare de Nice Riquier. Il faut savoir que la gare de Nice Riquier est une énorme gare du secteur niçois qui représente plus d'un million de passagers par an, qui est une gare très forte au niveau du TER.

Le raccordement de la ligne existante à Nice Drap, donc dans la zone de Saint-Roch. On est assez exhaustif sur les raisons pour lesquelles on pense à telle ou telle solution. Il y a de larges emprises ferroviaires disponibles dans la zone de Saint-Roch. On a quand même un massif montagneux assez vertical dans ce secteur-là qui est favorable à une entrée à tunnel. On a la possibilité d'utiliser la ligne nouvelle pour y mettre les TER semi-directs, avec à ce moment-là un arrêt à créer dans la zone de Saint-Roch. Donc ça permettrait d'avoir une bonne répartition des trafics entre la ligne existante qui serait dédiée aux TER omnibus et la ligne nouvelle qui permettrait d'avoir des trains grandes lignes et les TER semi-directs qui seraient dédiés dans ce secteur-là.

Ça permet donc d'avoir des temps de parcours intéressants, de gagner quelques minutes et puis d'optimiser tous les investissements sur l'infrastructure et l'utilisation de celle-ci et puis aussi d'avoir de la robustesse.

Deuxième solution, décrochage en amont de Riquier, donc à l'ouest du quartier de Riquier. On a une position qui peut être favorable au départ en tunnel compte tenu des massifs montagneux disponibles à cet endroit-là. Le problème, ce sont les TER semi-directs qui sont très empruntés. Le quartier de Nice Riquier est un quartier où la population est très utilisatrice du TER, avec une vocation à partir vers l'est ou vers l'ouest sur Nice ou sur Monaco. Donc intéressant d'un point de vue technique pour implanter une zone de départ en tunnel. Le problème est que l'on perdrait cette connexion pour les TER semi-directs s'ils empruntent la ligne nouvelle. Ou on mettrait des TER rapides et des TER omnibus sur la ligne classique. Donc c'est l'inconvénient majeur de cette solution-là.

Et puis la troisième solution, c'est le décrochage un tout petit plus loin à l'ouest, après la gare de Nice Riquier. Et là, on conserverait l'opportunité d'avoir ces TER semi-directs qui prendraient du monde à Riquier, une grosse gare TER. Par contre, le positionnement favorable du tunnel est à voir. Il faut insérer cette tête de tunnel quelque part, et là, ça peut être plus compliqué. Donc à étudier. Il y a aussi la question du fret, c'est-à-dire savoir comment est-ce que l'on pourrait mieux gérer le fret avec une ligne plus au nord ou plus au sud. Ça fait partie des solutions et des choses que l'on étudie dans la faisabilité de cette solution. On les a présentées en groupe de travail, les gens ont pu s'exprimer et nous dire leur point de vue sur ces sujets-là.

On arrive sur le secteur de Monaco. Donc un secteur que l'on va franchir principalement en tunnel. Il y aura peut-être une zone à l'air libre, et encore, à étudier. On arrive à Monaco. Une connexion nécessaire entre cette ligne nouvelle et la ligne existante du côté de Monaco. Et puis une nécessaire connexion entre cette gare nouvelle et la gare existante. Il faut rajouter des voies à quai dans cette gare nouvelle. Deux voies à quai. La connecter à la gare existante pour avoir un vrai pôle d'échanges avec l'accès grandes lignes, l'accès TER semi-directs, et les trains du quotidien. Connecter ça avec la ville de Monaco qui est une énorme utilisatrice du TER, qui a besoin de ces trains-là pour son développement.

*Brouhaha*

Je peux finir ? Je vous laisserai la parole largement après, ne vous inquiétez pas. Le raccordement de la ligne nouvelle vers la ligne littorale à l'ouest de Menton. Donc là, il y a la question de liaison internationale. C'est-à-dire comment va-t-on aller vers l'Italie ? Comment est-ce que l'on connecte ces trains à Menton ? Et donc une desserte de Menton par les trains rapides *via* la ligne nouvelle, un décrochage ou une ligne qui arrive à Menton. Et puis ça permet aussi de réfléchir au phasage parce que le besoin de ligne nouvelle vers l'Italie n'est peut-être pas immédiat. Il y a des capacités résiduelles sur la ligne classique entre Menton et Vintimille qui peuvent être exploitées dans un premier temps. Avec des aménagements certes, mais qui peuvent être phasés, et donc permettre de faire un projet en plusieurs étapes. Ça peut être une opportunité intéressante.

C'est aussi une zone de maillage à prendre en compte pour fiabiliser et rendre plus robuste ce réseau sur ce secteur.

La section internationale. La section internationale, c'est toute la section très large. C'est un petit bout qui est représenté. Cette section, elle va beaucoup plus loin que Menton. La section internationale, dans notre esprit, c'est bien la France, Monaco, l'Italie reliés entre eux, et donc ce n'est pas que ce petit bout qui est représenté à l'écran. Mais là, on fait un zoom sur cette partie-là.

Je viens de vous présenter la liaison vers Menton, et puis il y a la section internationale où dans un premier temps, on pourrait imaginer faire des choses en deux fois. Dans un premier temps se raccorder à la ligne Coni-Breil-Vintimille et puis dans un deuxième temps permettre une liaison directement vers Ospedaletti, en rajoutant un bout de ligne nouvelle sur ce secteur-là.

On a pu en discuter au dernier groupe de travail avec les gens de RFI et d'ITALFER qui sont venus discuter avec nous de leurs projets qui sont en cours et puis aussi de cette zone-là. Ce sont des choses que l'on peut imaginer faire en plusieurs fois car elles sont totalement compatibles entre elles.

## 4. BILAN DE LA CONCERTATION

On passe directement au bilan de la concertation, et après on a une grande plage de discussion. Je vais faire un point sur le cadre de la concertation Nice-Italie, donner quelques chiffres sur ce qui s'est passé pendant cette concertation, les différentes actions de communication que nous avons pu réaliser, et puis vous présenter la synthèse des avis du groupe de travail géographique Nice-Italie. Cette synthèse a été rédigée par les membres du groupe. Donc ce sont leurs mots, leurs phrases qui seront projetées à l'écran. Donc j'espère qu'ils s'y retrouveront.

Du 16 janvier au 16 février : une première réunion publique le 16 janvier à Menton, des groupes de travail qui se sont réunis à Menton avec une trentaine de personnes à chaque réunion. Donc grosse participation. Et puis ce soir on vous fait cette restitution sur cette concertation qui a été riche d'enseignements pour nous.

On a eu au mois de décembre l'opportunité d'aller rencontrer nos partenaires italiens à Gênes. On a rencontré la commune de Gênes, on a rencontré nos partenaires italiens de RFI, ITALFER, la Chambre de Commerce de Gênes également était présente. La réunion de lancement à Menton avec 75 participants, les réunions de groupe de travail avec une cinquantaine de participants mais en moyenne entre 30 et 35 participants par groupe, et puis on a profité de ces groupes de travail pour faire intervenir la DREAL qui nous a parlé des conditions routières ; la Région PACA sur son ambition pour les TER dans cette zone-là, et plus largement en PACA, et puis bien entendu, nos partenaires de RFI qui étaient aussi là pour nous parler de leurs projets. On a aussi profité de ces réunions de groupe de travail pour faire venir des experts. Donc on a fait venir un géologue pour nous parler du sous-sol. Ç'avait été une demande des premiers groupes de travail de septembre à décembre, où les participants nous avaient demandé de faire venir des experts géologues, des experts des travaux souterrains pour leur parler de comment on pouvait faire une ligne dans ce

secteur-là, comment percer un tunnel pour avoir des éléments de technique et de compréhension des territoires pour avoir un avis éclairé. Et puis il y a cette réunion de restitution ce soir.

On a communiqué largement sur ce projet, en faisant un dossier de concertation qui a été diffusé *via* courrier à certains acteurs, qui a été mis à disposition dans les réunions publiques, dans les groupes de travail. La synthèse a également été diffusée largement et mise à disposition. On a proposé tous ces documents en version électronique sur le site lgvpaca. Egalement en version italienne pour nos amis italiens qui, eux aussi, ont participé et contribué à ce projet. On a produit des panneaux d'exposition et on a envoyé des invitations très larges à toutes les réunions par courrier et par mail.

Une page spécifique dédiée au projet Nice-Italie où la section Nice-Italie a été créée sur le site du projet. Et puis un plan média qui nous a permis d'informer chez nos amis italiens mais également en France que se déroulait cette concertation. On a mis des affiches un peu partout dans le secteur pour que le public le plus large possible soit au courant de cette concertation et puisse s'exprimer, nous poser des questions *via* le site internet et puis participer aux réunions.

La synthèse des avis du groupe de travail géographique Nice-Italie, normalement, c'est regroupé sur deux slides, mais j'ai préféré les mettre sur plusieurs diapos pour que l'on ait une facilité de lecture. Donc je vais prendre les mots des membres du groupe de travail.

*« Le groupe rappelle l'importance et la nécessité du projet entre Nice, Monaco et l'Italie et, dans une logique d'arc méditerranéen, la nécessaire coordination avec les travaux italiens »*. Donc c'était important pour eux que nos travaux et les travaux italiens soient coordonnés.

*« Pour permettre un véritable report modal de la route vers le fer pour une mise en conformité avec la législation européenne et le PPA, le groupe souligne l'urgence d'un système ferroviaire performant pour les voyageurs et les marchandises »*. Tout type de voyageurs.

*« L'enjeu majeur est la liaison Nice - Gênes - Milan »* S'il y a une destination à privilégier en Italie, c'est Milan pour eux, en passant par Gênes.

*« Le maillage du réseau avec des liaisons nord-sud améliorées (Nice-Vintimille-Breil-Coni-Turin) est indispensable »* Comme vous avez pu poser des questions dans le public sur les liaisons avec Breil. Voilà, c'est une des questions qui nous a été posée dans le groupe : qu'est-ce que vous faites sur cette ligne-là ? Qu'est-ce que vous allez faire ? Qu'est-ce qu'on peut encore faire pour l'améliorer ? Et pour eux, c'est indispensable.

*« Les travaux de modernisation de la ligne Mandelieu-Vintimille doivent démarrer au plus tôt, et plus particulièrement sur Monaco »*. Il faut savoir qu'en parallèle de ce système ferroviaire que l'on vous présente, il y a un projet de modernisation de la ligne entre Mandelieu et Vintimille qui va permettre d'apporter des petites améliorations locales qui vont fiabiliser et donner de la robustesse au réseau. Et donc ils veulent que ces travaux démarrent le plus vite possible et plus précisément sur le secteur de Monaco.

*« Le groupe propose d'étudier le phasage de la réalisation sur une seule voie dans un premier temps »*. L'idée qui a été émise par une des personnes du groupe, qui est présente ce soir, c'est qu'entre Nice et l'Italie, il va y avoir beaucoup de tunnels, et que les flux de trains à prendre en compte entre 2023 et 2040 soient croissants, certes, mais dans un premier temps, il serait intéressant de voir si avec un seul tube de tunnel - *a priori* vu les longueurs ce serait des tunnels avec deux tubes - il serait peut-être envisageable de faire un premier tube dans un premier temps et puis un deuxième tube par la suite pour accompagner l'accroissement des circulations. Ça fait partie des demandes d'études qui ont été formulées par le groupe de travail.

*« Le groupe demande la mixité fret / voyageurs de la ligne nouvelle entre Nice et l'Italie »*. Compte tenu des particularités de cette zone, c'est un secteur extrêmement important pour eux, dans lequel la mixité doit être vraiment étudiée et la faisabilité doit être poussée.

« *Le groupe attend des précisions sur le financement du projet* ». Comme vous avez pu l'évoquer ce soir, c'est un projet qui a un prix, et ce prix-là doit appeler un financement. Ils veulent avoir des informations sur ce financement du projet.

« *Le groupe attache une grande importance aux contributions monégasques* ». Parce que l'acteur monégasque est très important dans ce projet, dans cette zone du projet. Et donc ils voulaient avoir l'avis de la principauté de Monaco sur les aménagements proposés.

## 5. VOS QUESTIONS SUR LES SOLUTIONS ENVISAGEES ET LA CONCERTATION

**Laurence GONTARD** - Merci. Avez-vous des questions sur les solutions et le bilan de la concertation ?

**Germain NALLINO, Les amis du rail azuréen** - Je voudrais d'abord dire que l'association, il y a trente ans qu'elle milite pour le développement des terres dans le département. Nous avons soutenu les projets de la troisième voie littorale, de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, de la modernisation des chemins de fer de la ligne de Breil et des chemins de fer de Provence. Nous avons le projet sur les chemins de fer de Provence, c'est-à-dire desservir la ligne droite du Var. D'ailleurs, nous avons donné au niveau de RFF notre projet, qui a été mis sur le site. Et nous sommes aussi, et je le dis ouvertement, partisans de la LGV de Nice à Paris. Pourquoi ? Parce que je pense qu'il y a une logique qui dit « le droit au transport pour tous ». Et que l'on a aussi le droit dans le département des Alpes-Maritimes de pouvoir se déplacer en TGV tout simplement. Bien sûr, avec aussi je dirais le consentement des gens autour de nous, et de le faire du mieux possible. Mais il le faut aussi. Pourquoi nous priver de la LGV alors que Marseille a sa LGV ? Toulon en bénéficie, et nous, nous sommes les dindons de la farce au coin le plus reculé de France. C'est un point.

Alors au sujet de la question d'aujourd'hui qui est Nice-Italie, j'ai une réflexion. La première, c'est la desserte de la ligne proprement dite. Vous avez tout à l'heure soulevé le projet de la ligne de Breil. La desserte Drap-Nice. Et à notre avis, c'est nettement insuffisant parce que nous avons aujourd'hui des problèmes importants sur la ligne. Ils ont été soulevés par une responsable de la Trinité. Mais néanmoins, il y a un lycée nouveau qui se crée à Drap Cantaron et nous avons un collège à l'Escarène. Or, le train s'arrête aujourd'hui à Drap Cantaron, et les dessertes qui sont envisagées aujourd'hui au-delà ne pourront pas desservir ni le lycée de Drap, et ne desservent pas le collège. Je crois que là, au travers je dirais de la région PACA et du Conseil général, il y a des efforts à fournir pour que l'on arrive à un consensus que les enfants, que nos enfants soient transportés dans des conditions de sécurité maximales. Et le train en est un.

Le deuxième point concerne aussi, à l'opposé, la liaison Vintimille-Breil-Coni-Turin. Nous avons aujourd'hui un point particulier puisque le tronçon situé entre Breil et *inaudible* au-delà, ce tronçon, malheureusement, demain il peut être fermé. Pour quelle raison ? C'est que la voie est dégradée, il y a des rochers qui risquent de tomber sur la voie. Et aujourd'hui, il y a un problème entre l'Etat français et le Gouvernement italien. Il faut savoir que cette voie, lorsqu'elle a été construite en 1979, ce sont les Italiens qui l'ont payée, et ce sont les Italiens qui l'entretiennent. Or, elle est partagée avec les Français et avec les Italiens. Il est normal qu'à un moment donné, l'Etat français subvienne à l'entretien de cette voie. Ça fait dix ans que l'on en parle, elle est toujours là, au *statu quo*. Nous avons donc écrit à Monsieur le Président, mais nous attendons toujours. Il y a longtemps que cette question demeure.

Le point final, c'est que nous regrettons quand même sur l'ensemble du projet de Nice à Vintimille, qu'il y ait quand même 23 à 25 kilomètres de tunnel. C'est quand même dur de passer dans 23 ou

24 kilomètres de tunnel. Alors tout le monde ici veut du tunnel, mais quand vous êtes dans un train et que vous êtes dans un tunnel, c'est déplorable.

*Applaudissements et huées.*

**Laurence GONTARD** - Monsieur Cade ?

**Didier CADE** - Bonsoir. Alors effectivement, je suis de la Cadière, je ne suis pas non plus d'ici, mais comme on est dans la concertation et que l'on ne peut pas s'exprimer chez nous, on vient un peu vous voir. Monsieur Cherrier, tout à l'heure vous nous avez dit que vous aviez pris note de nos observations et que grâce à nous, le projet allait changer. Il va changer de nom. Et là où je suis surpris, c'est qu'en 2005, sur le débat public de 2005, on voit que vous mettez Marseille-Nice en 1 heure ou 1 heure 25. Donc c'est exactement la même chose. Le budget, depuis il a explosé. On était entre 7 et 7,5 milliards d'euros. Maintenant, on est à 20 milliards. Ce qui est formidable, c'est qu'en France, on réfléchit à ce que l'on va faire, et à la fin on regarde ce que l'on a dans les poches. Je voudrais dire que l'on n'a pas d'argent, l'Etat français n'a plus d'argent, les Régions n'ont plus d'argent, les Départements n'ont pas d'argent, les Communautés de communes n'ont pas d'argent. Donc à la fin, on va prendre cet argent à quel endroit ? Dans la poche de tout le monde. Tous ces messieurs qui sont pour aller plus vite, plus loin. Alors il faudrait savoir aussi que plus on va vite, plus on va loin, plus on y va souvent. L'homme est ainsi fait que quand il y a une route, il l'emprunte. Donc plus on va faire des routes, plus on va emprunter les déplacements. On nous dit que cette LGV c'est du développement durable, parce qu'on va s'opposer aux voitures et aux camions. Il y a en France une ligne où on devrait faire du fret, c'est l'axe nord-sud. Je suis désolé, la SNCF fait du fret en camions. Donc on nous prend pour des imbéciles toute la journée. Je voulais le dire, et faire remarquer à vos chers élus qu'il faudrait qu'ils comprennent un jour que les gens en auront marre de toujours payer pour leurs bêtises.

*Applaudissements.*

**Pascal NICOLETTI, CCI** - Bonjour. J'interviens au titre de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur. Tout d'abord, pour faire un résumé un petit peu général de ce qui s'est fait et de ce qui a été dit, et pour répondre un petit peu à la globalité des questions je n'ai pas l'impression que la concertation, non pas sur Nice-Italie parce que Nice-Italie, il n'y a jamais eu autant de monde, et il n'y a jamais eu autant de monde à peu près d'accord, on va dire. C'est le seul avantage du tunnel. C'est que la plupart du temps, ça pose peu de problème. En tous les cas, pour mettre les gens d'accord.

Sur les autres observations, pour avoir assisté à la plupart des réunions, je pense que les gens ont été écoutés, ont été entendus. Les solutions n'ont pas forcément été retenues, mais je dois reconnaître que RFF là-dessus a fait un travail tout à fait correct. Et même sur des prérequis assez forts comme Nice Saint-Augustin, les études de positionnement d'autres gares ont été faites, analysées. Après, je crois que si on veut faire une ligne de maillage du réseau existant, il y a des obligations. Il y a des obligations d'interface, et on ne peut pas non plus ne pas en tenir compte. Donc je crois qu'à un moment les intérêts particuliers ou les volontés particulières de voir certains éléments ne pas être mis en avant, c'est tout à fait normal par rapport à l'intérêt général.

Je tiens à préciser aussi pour les gens du 06 que l'on a tout à fait entendu que les gens de Villeneuve-Loubet voulaient que les entrées ou les possibilités soient étudiées le plus finement possible, que la gare ouest des Alpes-Maritimes soient aussi très bien étudiée. Et je ne crois pas que ce soit en arrêtant les études que l'on pourra améliorer les choses.

Quant à nos quelques amis varois qui sont là, j'aimerais simplement leur amener des grands chiffres. Il y a 14 millions d'habitants entre Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il y en a 24 millions entre la Ligurie, le Piémont et la Lombardie. Il est quand même assez difficile d'imaginer que les Alpes restent une barrière aussi longtemps pour des populations qui sont tout à fait industrielles, qui sont aussi agricoles, sur un territoire aussi important que ce nord de la Méditerranée.

Je tiens aussi à préciser que je ne sais pas comment le plus vieil habitant de France dont on a retrouvé les ossements à Nice il y a quelques années était venu là, mais en tous les cas on a toujours été un lieu de population. Et de nier aujourd'hui la notion de l'arc méditerranéen alors qu'aujourd'hui l'ensemble des villes depuis Barcelone qui va être reliée, jusqu'à Montpellier et ainsi que jusqu'à l'Italie, on ne peut pas être le chaînon manquant autant d'années après. Ce n'est pas envisageable. Par contre, ce qui peut être tout à fait pris en compte, et c'est pour cela, que j'aimerais que les gens sortent de leur contexte les éléments uniquement pour les regarder de manière positive et pas négative. Quand il a toujours été dit une heure Nice-Marseille, on sait que c'est sans aucun arrêt, une ligne totalement optimisée. Ce ne sera peut-être pas une heure, ce sera peut-être plus, mais en tous les cas on a besoin d'une nouvelle ligne ne serait-ce que par la sécurité du territoire, car on ne peut pas continuer à avoir autant de risques sur une ligne qui est une des plus vieilles de France et qui a un bassin de population aussi important. Sinon, ce serait la négation même que d'habiter dans cette région.

Pour reprendre un dernier point, pour nos amis varois, le débat public a eu lieu, et la concertation a eu lieu. Si la concertation s'est arrêtée dans le Var, c'est peut-être parce qu'elle a été confisquée par des manifestations qui n'avaient peut-être pas lieu d'être. Et moi, ce que je vous propose...

*Huées*

Ce que je vous propose, c'est plutôt que de venir vous exprimer ici, j'aurais préféré que les expressions se fassent sur le territoire. Vous avez tout à fait une légitimité à défendre vos territoires, à exprimer ce que vous avez envie d'exprimer, mais l'an 0, c'est vraiment du passé. Ça avait été envisagé après mai 68. Je ne pense pas qu'au XXIème siècle on puisse à nouveau envisager d'être à l'an 0 et ne faire aucun investissement sur le territoire.

*Applaudissements.*

**Nadyne CHEVRET, Association STOP nuisances Cuers** - Bonsoir. Je fais partie des quelques présents Varois. Simplement, je vais rajouter quelque chose et peut-être informer qu'il y a une coordination régionale, c'est-à-dire des Bouches-du-Rhône aux Alpes-Maritimes, pour dire non, abandon définitif de ce projet LGV PACA, et remettons peut-être quelque chose d'autre en place, plus efficace, plus pertinent, moins onéreux, et qui réponde vraiment aux besoins des citoyens de la région PACA.

*Applaudissements.*

Je me permets de dire que notre association est sur la recherche d'information sur la LGV qui traverserait PACA depuis 1991. Que nous faisons partie des comités de ligne depuis leur création. Donc nous défendons le train du quotidien. Et ce que l'on nous a refusé depuis, c'est l'amélioration du réseau existant. Il s'avère effectivement qu'avec l'augmentation actuelle des trafics, ce réseau s'il avait été maintenu, optimisé depuis que les gens du comité de ligne le réclament, nous n'en serions peut-être pas là aujourd'hui.

*Applaudissements.*

**Jean-Michel CHERRIER** - De façon globale, les investissements sur le réseau classique sont importants, vous le savez. Alors ils ne répondent pas forcément à toutes les demandes tout le temps, mais RFF a un programme concrètement avec la Région de mise à niveau du réseau qui est très important. En PACA, ça représente...

*Monsieur Ciotti quitte la salle à 21 heures 12, brouhaha.*

**Jean-Michel CHERRIER** - En PACA, cette enveloppe représente un milliard d'euros. Et ce montant d'investissement est extrêmement conséquent.

*Brouhaha.*

C'est un montant extrêmement important ! Le développement par contre qui est évoqué, et je crois qu'il faut aussi écouter de votre côté, c'est la mise en place d'un système ferroviaire performant, et

c'est l'augmentation des TER. Pour cette augmentation des TER, on l'a déjà évoquée, l'équation est très simple, il faut une deuxième infrastructure.

**Laurence GONTARD** - S'il vous plaît !

**Jean-Yves ICART, Conseiller Général 06** - Bonsoir. Je suis Conseiller général.

*Brouhaha.*

Non, l'écoute de la population des Alpes-Maritimes qui est prise en otage... Laissez-moi parler. Nous avons un besoin, nous sommes asphyxiés par la voiture. C'est le constat que l'on fait tous. Nous avons un réseau ferré qui n'est pas au niveau, c'est ce que vous venez d'exprimer, et on en est pleinement conscients. Nous n'avons pas l'offre ferroviaire qui permettrait d'alléger le trafic automobile. Donc il est important de mettre à niveau cette voie ferrée qui est là depuis 150 ans. Nous en sommes tous conscients. La moitié de la pollution des Alpes-Maritimes vient de la voiture, et ça suffit. C'est pour cela. Sur une voie ferrée qui a 150 ans, nous mélangeons le trafic des grandes lignes, le fret, et le trafic de proximité quotidien. Et c'est saturé. Nous ne pouvons plus répondre et satisfaire l'attente de la population des Alpes-Maritimes. Donc une nouvelle voie dédiée aux grandes lignes et au fret permettra, c'est la seule solution, une offre satisfaisante au niveau ferroviaire pour les mouvements quotidiens. Nous sommes au niveau de la saturation.

Il faut savoir que la desserte ferroviaire de Mandelieu à Vintimille est la première desserte de banlieue par le rail après Paris. Et alors il n'y a pas de politique d'offre. Donc il y a besoin en priorité d'avoir une mise à niveau de la voie ferrée existante, mais également pour cela, il faut alléger la voie ferrée avec une nouvelle voie ferrée.

J'ai bien compris que dans le débat public qu'il y a eu à l'ouest, vous avez également un énorme besoin d'équipement RER, d'équipements de proximité et de transports quotidiens. Il y a dans le bassin de vie Marseille-Aix-Toulon un besoin de déplacements quotidiens. Nous avons ici le même problème. Nous avons deux problèmes aux deux extrémités de la région. Il y aurait besoin à mon avis de deux réseaux de RER : un RER bassin de vie Marseille et un RER bassin de vie Nice. Ça, c'est la priorité des priorités. Et ici, nous avons besoin d'une ligne ferroviaire nouvelle dédiée.

*Brouhaha.*

**David ESCALIER, Collectif de défense des terres fertiles des Bouches-du-Rhône** - Dommage que Messieurs Estrosi et Ciotti soient partis, j'aurais bien aimé leur parler. Je suis des Alpes-Maritimes, donc on ne pourra pas me dire que je n'ai rien à dire. Je suis du 06 et je suis provençal aussi. Dans dix ans, l'agriculture aura disparu dans les Bouches-du-Rhône, comme elle a pratiquement disparu dans les Alpes-Maritimes. La faute à qui ? A des grands projets dont a fait partie la CCI et d'autres. On a perdu entre 2006 et 2007 sur le département des Bouches-du-Rhône 6 713 hectares de terres agricoles, soit l'équivalent de 20 stades de foot par jour. C'est une étude de la DRAC. Il y a des questions à se poser. D'où vient notre alimentation ? Qu'est-ce qu'on a envie de manger demain ? Qu'est-ce qu'on veut pour le futur ? Ça, ce sont des questions que vous ne posez même pas en tant qu'hommes politiques. Je pense que peut-être que vous avez les moyens de manger bio, et peut-être encore en local. Mais ce n'est pas la panacée de tout le monde. Moi quand je pense aux gens de l'Ariane, aux gens de ces quartiers, je me demande s'ils ont aussi bien à manger que vous. Pensez aux terres agricoles, pensez aux cultures ! Merci.

*Applaudissements.*

**De la salle** - Citoyen solidaire opposé à la LGV, je suis solidaire d'un certain grand nombre de personnes ici qui sont en inquiétude pour leur sort économique et environnemental aussi. En fait, je voudrais soulever aussi un problème économique. Parce qu'on dit que la LGV, on va gagner une heure de temps. Mais comme je le rappelle, on va encaisser un coût de 20 milliards d'euros, qui va payer ça ? Le contribuable très certainement qui est là pour contribuer. Pour ma part, je parle pour ma part et pour la part de beaucoup de gens dans ce pays qui sont en crise, je dirais crise des répartitions de richesses, parce qu'il y a toujours des gens qui s'enrichissent pendant que

d'autres s'appauvrissent. Malheureusement, c'est ainsi. Et bien je voudrais tout simplement dire pour ma part, moi, petit salaire, je ne gagnerai pas une heure pour la LGV. Parce que quand on sera surendettés, je n'aurai peut-être plus les moyens de prendre le train. Ce n'est absolument pas un gain. J'ai l'habitude d'être franc, je ne vais pas y aller par quatre chemins, je suis carrément scandalisé que Monsieur Ciotti et Monsieur Estrosi ne soient pas là pour entendre le désarroi des citoyens.

*Applaudissements.*

**De la salle** - Le monsieur est parti, mais on lui demande de faire l'aller/retour à Paris en une journée, je connais bien le sujet, j'ai travaillé 12 ans à Sophia Antipolis, on me l'a demandé aussi. C'est une aberration. Dans dix ou vingt ans, ce sera terminé. On fera de la visio-conférence. On optimisera les déplacements pour le travail. On montera pour deux ou trois jours à Paris si nécessaire, mais pas pour faire l'aller/retour en se levant à 4 heures du matin et en rentrant à 22 heures. Les temps changent, ça a commencé à changer d'ailleurs. Donc ce type d'argument n'a pas de valeur.

Deuxièmement, j'ai noté lors de la présentation, je suis bien content d'être venu, parce que j'ai vu lors de la présentation des travaux, le monsieur s'est voulu rassurant en disant : « attention, ce sera tout en tunnel, ne vous inquiétez pas ». C'était le message. Effectivement, surtout dans le Var et dans l'ouest des Alpes-Maritimes et dans les Bouches-du-Rhône, il y a beaucoup de dizaines de kilomètres hors tunnel. J'habite à 100 mètres de l'endroit où ça devrait passer. Alors j'aurais une question ensuite pour les messieurs qui nous proposent ce projet. Si vous viviez à 100 mètres ou à 50 mètres d'un tracé LGV, d'un train sur rail, que feriez-vous ? Je demanderai la réponse tout à l'heure. Je voudrais savoir ce que vous feriez à ma place. C'est très important pour moi, je ne sais pas quoi faire avec ma famille.

Ensuite, on dit une heure pour Marseille-Nice. Mais qui habite Nice et va travailler tous les jours à Marseille ? Non. Faire le voyage en une heure et demie ou deux heures, à condition que ce soit dans des conditions confortables, c'est parfaitement acceptable.

Ensuite... Je vais m'arrêter là.

*Applaudissements et brouhaha.*

**Jean-Michel CHARRIER** - S'il vous plaît, on est ici pour faire la concertation sur le scénario de Nice-Italie. On a beaucoup discuté, on a beaucoup écouté les déclarations qui sont faites, qui n'appellent pas de réponse de ma part pour ce type de question. Ce n'est pas mon rôle de répondre à ce type de question, c'est très clair, je n'y répondrai donc pas. Et on va écouter Monsieur Molinari qui a des choses à nous dire.

**Jacques MOLINARI** - Merci. Au sujet de la concertation, il faut lui reconnaître de grands résultats. De grands résultats. Nous sommes partis il y a quelques années sur un modèle sur lequel on s'accorde maintenant pour considérer qu'il est dépassé, c'était la très grande vitesse. On était parti sur un tracé Nice-Paris quasiment direct pour le fameux Nice-Paris en quatre heures. Et la concertation a amené le maître d'ouvrage à changer son point de vue. Et ce point de vue rejoint, sur un très grand nombre de points, ce que plusieurs d'entre nous partageons, y compris dans le département du Var et dans les Alpes Maritimes. Alors il y a sujet tout de même qui n'est pas encore tout à fait au point. Nous avons entendu des grands tribuns des Alpes-Maritimes repartir sur des idées complètement dépassées maintenant. Et puis de surcroît, c'est un peu regrettable mais c'est un tissu d'un certain nombre d'erreurs. D'erreurs, de méconnaissance des questions dont il faut traiter. Et là, je m'adresse au maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage doit aussi faire un effort pédagogique à l'égard de ces grands décideurs qui disposent de pouvoirs extraordinaires. Et ces pouvoirs extraordinaires, ils s'appliquent au niveau du comité de pilotage. Et ce comité de pilotage inaccessible pour nous tous, il reconduit de temps en temps des erreurs d'analyse.

Alors j'en viens à la concertation qui vient de s'achever. La présentation que vous avez faite est un petit peu biaisée il me semble. Elle est biaisée parce que vous vous évertuez à présenter des tas de variantes, dont vous savez très bien que la plupart ne sont pas plausibles.

En revanche, vous n'avez pas présenté ce qui me semblait avoir l'assentiment de tous, qui ne dit mot consent. Je dois dire que dans ces réunions, il y a les représentants associatifs qui s'expriment avec vivacité, avec beaucoup d'intérêt, et puis il y a les représentants des institutions qui eux, ne disent mot. Et ceci, on l'a retrouvé au comité territorial. Qui s'exprime ? Ce sont uniquement les associations, mais les décideurs ne s'expriment jamais. Et finalement, c'est comme ça que des malentendus et des erreurs se propagent de la base vers le haut, et finalement, vous allez avoir au niveau du prochain comité de pilotage à prendre une décision, à décider une ligne générale à partir de ce qui s'est dit à Menton. Alors qu'est-ce qui s'est dit à Menton ? J'aimerais bien que vous reveniez avec votre schéma, le schéma des variantes.

**Laurence GONTARD** - Il y a d'autres personnes qui souhaitent intervenir Monsieur Molinari.

**Jacques MOLINARI** - Je voudrais montrer... Non, le schéma général. Bon. L'idée c'est qu'il semblait que l'on soit d'accord sur la proposition que j'ai faite, il faut bien le dire. La proposition que j'ai faite, c'est tout simplement sur un tracé comme celui-là, il n'y a pas le choix, on tire un tunnel de Nice Saint-Roch à Monaco, et puis un autre de Monaco à Vintimille. Et puis c'est tout. Et ça suffit. J'ai même proposé que pour phaser ce schéma, on pouvait très bien réaliser ces deux tronçons en voie unique dans une première phase. C'est un moyen de résoudre élégamment un problème assez difficile, à peu de frais. Ça, il faut quand même le rappeler. Il faut l'énoncer. Si vous ne le dites pas, les gens qui assistent à ce compte-rendu...

**Laurence GONTARD** - Cela a été dit dans la synthèse qui a été présentée.

**Jacques MOLINARI** - ... repartent avec une idée brouillonne. Et alors je me demande comment ça va être remonté au COTER. Je m'adresse à Monsieur Marzolf, et ensuite du COTER au COPIL. Voilà.

Alors je crois qu'il y a des efforts à faire, des efforts d'information mutuelle à faire, de décantation et de simplification des enjeux. Un dernier point, c'est dommage que les grands responsables soient partis, parce que dans mon esprit, ce projet, il faut le réaliser. Il faut réaliser une ligne nouvelle. Cette ligne nouvelle pour répondre aux besoins des populations. Mais il faut dans cette perspective-là tout de suite prendre les mesures nécessaires, les mesures de réservation, de préservation d'emprise, les mesures d'aménagement du territoire. Même si ce projet se déroule dans vingt ans.

**Laurence GONTARD** - S'il vous plaît !

**Philippe MARZOLF** - Monsieur Molinari, je crois que ça a été dit que c'était un tunnel tout le long. Je voudrais juste - je ne donne pas d'avis, mais je voudrais répondre au Monsieur. Pour l'instant, Monsieur, en tant que citoyen, ne faites rien. Pour l'instant, il n'y a pas de fuseau. Si une décision est prise par un Ministre après proposition du COPIL en juin ou en septembre, ce sera sur un fuseau de 1 000 mètres. Donc pour l'instant, vos tracés à 100 mètres, ça n'existe pas. Donc pour l'instant, ne faites rien. Attendez que ça avance, et dans quelques années il y aura des décisions. Ne déménagez pas. Rien n'est décidé pour l'instant.

*Brouhaha.*

**Alex AMBERTO, collectif Tout Aubagne contre la LGV** - Je voulais faire quelques remarques. Je vais rester dans le thème de la soirée, sur la liaison entre Nice et Gênes. En regardant la carte effectivement, j'ai constaté que le plus gros était réalisé en souterrain. Et je voulais dire qu'il y a beaucoup de personnes dans les Bouches-du-Rhône et le Var qui aimeraient bien être aussi gênés que vous par les souterrains. Ce n'est pas le cas. Pour beaucoup de gens, leur maison va être détruite, leur emploi va disparaître. Je peux vous assurer qu'ils aimeraient être aussi gênés que vous.

Alors quand on voit des parties en souterrain comme c'est le cas, ça se comprend techniquement, mais ça veut dire que ça aura un certain coût. D'après ce que je crois savoir, on se situe entre 4 et 5 milliards d'euros pour ce tronçon-là. Vous me corrigerez Monsieur Cherrier si je dis des bêtises. Et j'ai entendu le premier adjoint de la ville de Gênes nous dire qu'il était très intéressé parce que ça permettrait aux gens de Gênes de venir prendre l'avion à l'aéroport de Nice. Moi, je croyais qu'il était saturé. Mais donc ça ne doit pas être le cas. Mais je suis très étonné d'entendre ce genre de réflexion, parce que pour ce qui concerne le fret, je crois que ça va se faire par voie maritime entre Gênes et Nice. Donc je dirais que la LGV à ce niveau-là ne va pas apporter grand-chose.

La question que je me pose Monsieur Cherrier, c'est : comment se fait-il que les villes comme Marseille, Aubagne ou Aix, ne soient toujours pas reliées à l'aéroport de Marignane avec un TER, et qu'aujourd'hui on entend que les génois vont avoir accès à l'aéroport de Nice avec la LGV ? Je ne suis pas contre le fait que les Génois puissent avoir accès à l'aéroport de Nice avec un train, mais je me dis... Alors c'est vrai que Nice est une métropole, Monsieur Estrosi nous l'a rappelé. Marseille Provence Métropole ne l'est pas, c'est un pôle métropolitain. Il y a un peu plus d'un million d'habitants. Il y a beaucoup d'habitants aux environs, et nous n'avons toujours pas accès à l'aéroport de Marignane. On s'en rapproche par Vitrolles, mais de Vitrolles à Marignane, il y a encore une petite trotte, et c'est assez étonnant de voir qu'on n'ait toujours pas accès avec un train à cet aéroport, ce qui incite les gens à prendre régulièrement soit la voiture, soit les bus pour aller à l'aéroport.

Ça, c'est un premier point. J'ai deux autres observations. Le second élément, que j'ai entendu de la part de Monsieur Estrosi, c'est qu'à la base il était favorable au tracé nord. Ça me paraissait relativement logique, ça me paraît toujours relativement logique. Et que le tracé nord était beaucoup moins cher. Je l'ai entendu de la bouche de Monsieur Estrosi. Et je suis assez étonné parce que depuis de nombreux mois, j'entends dire par RFF que les deux tracés avaient des coûts équivalents. Donc il y a un problème à ce niveau. Et ce que j'ai apprécié par contre énormément au niveau du discours de Monsieur Estrosi, c'est qu'il a parlé de la LGV Métropole. Et pour ce qui me concerne, même si je ne suis pas tout le temps d'accord à ce niveau-là avec mes collègues du nord des Bouches-du-Rhône, pour moi, c'est l'appellation qui me semble correspondre le mieux à ce tracé de LGV. Pourquoi ? Parce que comme il l'a dit, au départ ça devait passer par le nord, et par solidarité avec les Maires de Marseille et de Toulon, et bien on a choisi le tracé des métropoles du sud. Donc ce tracé-là, en fait, c'est vraiment un tracé des métropoles. Ça veut dire qu'aux avantages socioéconomiques qui ont été avancés, ces avantages socioéconomiques concernent essentiellement les métropoles. Ils concernent Marseille, Toulon, et Nice. Mais ce qu'il ne faut pas oublier, c'est qu'entre Marseille, Toulon et Nice, il y a beaucoup d'autres communes et beaucoup d'autres habitants.

Et dans le concept tel qu'il est élaboré aujourd'hui de la ligne grande vitesse, parce que ça reste une ligne à grande vitesse, ces communes ont été oubliées. C'est la raison pour laquelle s'il y a un consensus au niveau des élus du 06, c'est très loin d'être le cas dans les autres départements. Ça a été rappelé par Michel Lieutaud. Donc quelque part, il faut prendre en considération ces éléments, et prendre en compte le fait...

### *Brouhaha*

Je ne me prononcerai pas sur ce sujet-là, je laisserai mes collègues du 06 en débattre, ils connaissent mieux le sujet que moi. Je ne fais que répéter ce que j'ai entendu de la part de Monsieur Ciotti. Ce que je veux dire par là, c'est qu'il y a beaucoup de communes qui, elles, ne vont pas bénéficier de ces avantages socioéconomiques. Ça, c'est un paramètre important. S'il y a des avantages socioéconomiques, ce sont les métropoles qui vont en profiter. Et on va avoir un appauvrissement de tout ce qui se trouve entre les métropoles. Les avantages socioéconomiques, pour les communes qui se trouvent entre les métropoles, c'est le TER, c'est le train de tous les jours qui leur permet d'aller travailler. Ce n'est pas le train qui leur permet d'aller tous les jours à Nice. Ça, il faut bien l'intégrer.

Et la troisième remarque que je voulais faire, ça concerne la saturation du réseau routier. Et votre carte, la carte que vous avez montrée, était très parlante à ce niveau-là. On constate qu'il y a une saturation sur Monaco, mais je ne suis pas sûr que cette saturation provienne des poids-lourds. Je pense que cette saturation dans Monaco provient plutôt des véhicules légers. Et si vous voulez résoudre le problème de cette saturation, ce n'est pas la ligne à grande vitesse qui va amener de nouveaux touristes dans Monaco qui va résoudre le problème. La saturation que l'on trouve sur les axes routiers en dehors des grandes métropoles, ce ne sont pas les voitures légères, ce sont les poids-lourds. Allez en Italie, allez à Barcelone, et vous serez sur la troisième file en continue à gauche à doubler deux files de poids-lourds qui sont sur votre droite. En continue. Alors ça veut dire quoi ? Ça veut dire que... Et Monsieur Petit, le délégué régional aux transports le répète régulièrement, il y a tous les jours 20 000 camions qui traversent notre région pour relier l'Espagne à l'Italie. Si on veut résoudre le problème de la saturation du trafic routier sur ces grands axes, c'est une ligne fret qu'il nous faut. Ce n'est pas une ligne LGV. On se trompe complètement. On construit une ligne LGV pour 10 % des utilisateurs du train, et on oublie complètement les 20 000 camions qui traversent notre région.

Merci.

*Applaudissements.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Quelques points de précision par rapport à ce que vous avez évoqué. Vous avez parlé de saturation de l'aéroport de Nice, mais vous avez aussi parlé de problème de desserte de l'aéroport de Marseille, et vous avez évoqué un déséquilibre de services sur les territoires. C'est vrai qu'il y a un certain nombre de déséquilibres. Pour citer le déséquilibre du service TER pour Toulon et Marseille, d'aller à l'aéroport. Il y a aussi un déséquilibre criant ici qui ne permet pas aux niçois d'avoir une ligne à grande vitesse ou les services qui permettent d'aller de l'autre côté. Donc voilà, ça fait partie des déséquilibres que l'on essaye justement de prendre en compte et de remettre à niveau dans le système ferroviaire. Sur Marseille, vous avez parlé des dispositions de la LGV. On l'a déjà évoqué. Vous le savez, ce réseau, ce système, ça été présenté, c'est aussi de permettre d'augmenter les trains pour les gens qui vont travailler. C'est un des enjeux majeurs de ce projet. Ce n'est pas que le principe de la ligne à grande vitesse comme vous l'évoquez. Vous le savez, on en a souvent parlé. L'équation a toujours été celle-là, depuis le départ, les objectifs de desserte qui ont été présentés ont toujours montré une volonté de doubler les trafics et de les tripler à terme. On a toujours calé une infrastructure pour essayer de pouvoir mettre ces services sur le territoire et on a toujours dit que l'équation pour arriver à ce service-là était de mettre une deuxième infrastructure. Donc je pense qu'il faut peut-être que l'on arrive à un moment donné à se parler complètement sur ce dispositif. Il y a dans le projet une réelle nécessité de mettre une deuxième infrastructure pour pouvoir permettre, sans quoi ce n'est pas possible, de libérer des sillons et de mettre en place un système TER autour des grandes agglomérations, performant, et de doubler, et de tripler. Ça veut dire qu'effectivement, autour des grandes agglomérations, on aura des trains qui feront un service qui améliorera les haltes, la fréquence et le nombre de trains et qu'il faudra aussi qu'il y ait une deuxième infrastructure qui puisse permettre de faire des liaisons plus rapides. Ça fait aussi partie du dispositif.

Au moins dans ces conditions-là, y compris sur les logiques entre Nice et l'Italie puisque le RER autour de Nice, c'est Mandelieu, Vintimille.... Ça fait partie du dispositif. Ça a été concerté. On est bien dans cette logique là aussi de prendre en compte à la fois l'amélioration des transports du quotidien, à la fois l'augmentation possible du fret, à la fois aussi les liaisons un peu plus rapides sur des distances un peu plus longues. Ce qui est normal.

La saturation des camions ?

**Fabien PASTOUR** - Juste un point pour répondre à Monsieur sur la partie monégasque. Les gens qui vont à Monaco le matin ne sont pas des touristes. Ce sont des gens qui vont travailler, qui sont dans des voitures et qui sont complètement bloqués. Ça va beaucoup plus loin que des gens qui parfois vont visiter Monaco. Ce sont des gens qui travaillent à Monaco, qui travaillent dans tout ce

secteur, et qui sont dans des TER qui actuellement sont saturés. C'est important pour eux de leur offrir une offre de transport qui soit adaptée, c'est-à-dire des trains du quotidien nombreux. Et c'est un peu l'objet particulier de ce système ferroviaire que l'on propose, qui n'est pas simplement que mettre des trains rapides. C'est vraiment développer un système ferroviaire adapté aux besoins des gens pour travailler.

La saturation routière du réseau, ce ne sont pas que des poids-lourds. Ce sont surtout des véhicules particuliers. Il y a des poids-lourds, mais il y a beaucoup beaucoup de gens...

**Madame GOURMANEL** - Pendant le G20, l'autoroute était vide. Ce n'était que des poids lourds qui bloquaient.

**Fabien PASTOUR** - Madame, on l'a vu ensemble lors des groupes de travail.

**Madame GOURMANEL** - Ce sont des poids lourds qui saturent l'autoroute. C'est certain.

**Fabien PASTOUR** - Il n'y a pas que les poids-lourds sur l'autoroute.

*Brouhaha.*

**Laurence GONTARD** - Je vous propose de prendre encore trois questions et de clore la réunion, parce qu'on a déjà pas mal débordé.

**Madame GOURMANEL** - Je suis désolée, Mais je crois que l'on a un décalage avec vous. Parce que nous on a démarré ce projet avec Monsieur Gyssel, Monsieur Marzolf, sur un projet qui était grande vitesse. Mais avant, on a démarré avec un autre projet. Et c'était un projet d'amélioration du réseau existant pour lequel on nous a vendu une troisième voie ferrée, Cannes-Nice 40 kilomètres pour améliorer le réseau existant. Ce projet participait d'abord, depuis 1995, d'un projet du Conseil général qui était la LGV PACA. Donc la troisième voie a toujours été conçue dans le cadre de la LGV PACA. On nous l'a quand même vendue pour améliorer le réseau existant. Le Maire de Cannes n'a pas voulu en entendre parler. Ça s'est rabattu 20 kilomètres Antibes-Nice. Et pour le moment, l'amélioration du réseau existant, c'était quand même il y a 12 ans, l'amélioration du réseau existant, elle représente la troisième voie de la gare d'Antibes jusqu'à la troisième voie de la gare de Cagnes-sur-Mer. C'est-à-dire 5 kilomètres. C'est tout ce que l'on a réussi à faire en 12 ans. Et maintenant, vous nous ressortez après nous avoir bassiné pendant tout le débat public et les ateliers qui ont suivis - parce qu'on les a tous suivis à Marseille, on s'est coltiné le trajet à chaque fois - c'était la LGV, c'était indispensable, c'était le développement. Et vous avez raison, c'était seulement jusqu'à Nice. Donc pendant ce débat public, on vous a regardé en vous disant ; mais attendez, vous débarquez d'où ? Parce que nous, ce dont on a besoin à la limite, c'est d'une ligne internationale. On est un département frontalier. On a des obligations européennes. Et je vous ai interpellé un jour - pas vous, vous n'étiez pas là - mais il y avait les ingénieurs de RFF et les ingénieurs de RFI qui étaient assis les uns à côté des autres, et qui s'ignoraient superbement. Et je les ai interpellés en disant : maintenant vous allez vous mettre autour de la table et commencer à bosser ensemble pour essayer de faire un projet cohérent. Donc on a passé toute cette période à parler uniquement de la grande vitesse. Sachant qu'on avait un projet de troisième voie, d'amélioration des voies existantes qui courait. Et puis aujourd'hui, vous débarquez, donc vous êtes tout neuf, Gissel est parti, on repart sur un nouveau truc, et subitement, nos élus, nos grands élus, nos grands décideurs, se sont rendus compte qu'il fallait absolument aller à Vintimille. D'abord parce que sinon, ils n'ont pas les sous européens. Donc déjà, il fallait qu'ils se réveillent. Mais d'autre part, on a des nouveaux enjeux, on doit se relier à Gênes. Les Génois vont forcément venir chez nous, n'est-ce pas ? Donc il faut absolument que l'on passe la frontière. On se fout quand même royalement de nous. Parce qu'il y a 12 ans qu'on le dit.

Et maintenant, le discours a changé. On fait Nice-Vintimille, mais il y a beaucoup d'oppositions, il y a beaucoup de gens qui râlent. Et ça ne correspond pas du tout au projet, alors on change le discours maintenant. Maintenant, il y a des TER. Maintenant, il y a le transport de proximité.

Maintenant, il y a le besoin des gens. Et maintenant, cette LGV va améliorer le transport de proximité. Et punaise, alors la troisième voie elle sert à quoi ? On ne l'a fait plus ou alors on fait passer le TGV dessus. Et ça, c'est un projet de 1995. Donc on est en 2012, et on va revenir au projet de 95 ? Et à quel prix maintenant ? Vous savez qu'on en a ras la casquette. Alors je crois que maintenant, quoi que vous nous proposiez, on n'arrive plus à vous entendre. On n'arrive plus à vous entendre. Vous n'êtes pas cohérent, ou vous êtes dépassés. D'accord ?

*Applaudissements.*

**Philippe MARZOLF** - En 1995... Non en 2005 pardon. Pour le débat public, il y avait la grande vitesse et la grande capacité. Donc on parlait déjà des TER à l'époque. Et Monsieur Icart défendait déjà son Metrazur à l'époque. En 2005. Il n'y avait qu'un projet LGV et TER.

**Madame GOURMANEL** - C'est nous qui l'avons réclamée, Monsieur Molinari en premier, en disant : on n'a pas besoin d'une LGV, on a besoin d'une ligne à grande capacité, pour y mettre le fret, pour y mettre tous nos besoins de transport. Parce que la ligne existante est régulièrement interrompue. Elle est soumise à tous les incidents climatiques, elle est en sursis. C'est ce que j'avais dit à l'époque. Donc on mise sur une troisième voie qui doit améliorer nos déplacements, mais qui est soumise à tout ça aussi. Et maintenant on prétend que cette LGV va régler nos problèmes de TER. Et bien je suis désolée, il va falloir nous convaincre.

*Applaudissements.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Merci Madame Gourmanel. C'est un sujet dont on a souvent discuté. On a toujours fait la même réponse, je vais vous la faire encore ce soir, mais vous ne voulez pas l'entendre. Le sujet des évolutions de système est aussi lié au dispositif pour lequel vous participez aujourd'hui, qui s'appelle la concertation, qui fait que le maître d'ouvrage, à partir d'un comité de pilotage, met sur le territoire un certain nombre d'enjeux de dispositif ferroviaire. Et à partir de ces enjeux, il y a des discussions qui sont menées sur le territoire, des propositions qui sont faites. Monsieur Molinari en a parlé tout à l'heure, sur un certain nombre de solutions de propositions qui sont faites entre Nice et l'Italie, à partir d'un enjeu général par le maître d'ouvrage. La même chose s'est produite dans le dispositif de concertation. Donc le maître d'ouvrage ne change pas de pied. Le maître d'ouvrage propose un projet, met un projet à la concertation, prend en compte un certain nombre d'évolutions et de demandes sur les territoires, essaye de les mettre en cohérence technique pour que ce soit dans la logique des choix. Et on a un certain nombre d'évolutions qui se font dedans. Si cette logique ne convient pas ou ne correspond pas aux éventuels choix qui ont été faits à un moment donné, il y a une logique de demande du territoire. On parlait tout à l'heure des besoins de trains du quotidien. On a cette réponse depuis longtemps. Il y a plusieurs solutions pour le faire, ça fait aussi partie des choix de discussion, ça fait aussi partie des choix d'infrastructure. On a des discussions sur le fret, sur la cohérence du fret, sur le transport modal, les camions, sur le meroutage. Il y a des systèmes qui se mettent en place. Il faut y réfléchir, et le maître d'ouvrage prend en compte les évolutions qui sont nécessaires et qui sont demandées par le territoire. C'est ça la concertation

**Laurence GONTARD** - Plus que deux interventions.

**Alain PLAISANT, Conseil consultatif citoyen de Villeneuve-Loubet** - Je veux revenir un peu sur le rôle de ce comité de pilotage des Alpes-Maritimes qui, si j'ai bien compris, se dit favorable à la création de cette nouvelle LGV. Je ne suis pas sûr que tous ces gens qui ont décidé ça, qu'ils aient eu tous les éléments pour arriver à cette décision. Parce qu'on prend une décision, il y a les côtés favorables, les avantages, et puis il y a aussi les inconvénients. On a beaucoup entendu parler ici des avantages. On fera un peu plus vite pour aller à Marseille et à Gênes. OK. Côté inconvénients, évidemment il y a le coût. Bon le coût, ce n'est pas trop grave, on augmentera un peu les impôts locaux puis on fera un emprunt. Mais est-ce que vous avez présenté à tous ces décideurs des questions plus techniques qui concernent l'environnement ? Je pense en particulier au niveau de bruit généré par le TGV en fonction de la distance à la voie. Sur combien de

kilomètres, en particulier dans les zones urbaines, les gens vont être impactés ? Quel est le nombre de décibels en plus du bruit ambiant que l'on va avoir à subir ? D'une part pour la partie aérienne, et puis même pour les tunnels. Dans un tunnel, il y a des vibrations basse fréquence qui se propagent vers le haut, vers le bas. Les immeubles au-dessus du tunnel vont subir des vibrations. Est-ce que vous avez regardé ces problèmes techniques ?

**Fabien PASTOUR** - Je vais répondre à Monsieur sur la partie technique. D'abord une première chose, ce qui s'est passé de septembre à décembre a donné lieu à des synthèses par groupe de travail. On a fait deux fois des synthèses. Ce sont, comme ce que je vous ai montré ce soir, les mots des gens qui étaient dans ces groupes de travail. Donc on les a données telles quelles aux comités territoriaux et on les a présentées au comité de pilotage. Ils ont eu les retours du territoire, de la consultation, les éléments. Puis les financeurs du projet sont aussi présents dans les groupes de travail. Ils ont eu leur perception du territoire avec nous.

Sur les parties techniques, les tunnels, on a eu cette question lors du groupe de travail sur Sophia, et on avait fait venir à la demande du groupe de travail un expert en travaux souterrain, Monsieur Daumarie, qui est venu nous expliquer comment on percevait les tunnels. Mais aussi, il a répondu à des questions qui ont été posées par des gens dans la salle sur le niveau de bruit et la question des basses fréquences émises par les trains. Et Monsieur Daumarie dit que compte tenu des terrains qui étaient présents dans cette zone-là et compte tenu des profondeurs d'enfouissement minimum nécessaires pour les tunnels, d'après lui, d'après son avis d'expert, il n'y avait pas de propagation à attendre au-delà des tunnels. Je vous invite à relire le verbatim qui retranscrit intégralement les propos de Monsieur Daumarie sur ce point particulier pour vérifier mes propos si vous le souhaitez.

Sur les bruits émis par les trains au sens large, quand on fait un projet de système ferroviaire chez RFF, quel qu'il soit, quelle que soit la nature du train qui circule sur les voies, que l'on développe ou que l'on cherche à améliorer, RFF en tant que maître d'ouvrage est soumis aux obligations légales, que nous respectons à la lettre car c'est notre devoir. Le train ne doit pas être quelque chose qui dénature et qui pollue un environnement. Le train doit apporter un service et s'intégrer dans son environnement. Il est hors de question que RFF ne soit pas en conformité avec la loi sur les notions de bruit.

**Monsieur LIEUTAUD** - Je suis navré de devoir vous contredire Monsieur. Ce sont des règles spécifiques à RFF. Ce ne sont pas par exemple les mêmes règles pour les aéroports. C'est-à-dire que vous faites une moyenne entre le temps de silence entre deux trains et le bruit du train. Donc évidemment, vous arrivez obligatoirement à une mesure très basse du bruit.

**Jean-Michel CHERRIER** - Monsieur, on applique les textes réglementaires en la matière, qui ne sont pas faits par RFF.

*Brouhaha.*

**Fabien PASTOUR** - Juste un point : les textes ne sont pas rédigés par RFF, mais on les applique.

**Laurence GONTARD** - Merci à tous. Une dernière question ? Madame qui est derrière, qui n'a pas parlé encore.

**Francine BEGOU-PIERINI, association pour la sauvegarde de l'environnement, Biot** - Je suis la première à lever le doigt, j'arriverai peut-être à parler ce soir ! Bonsoir. Je salue malgré tout, les présidents des associations et les membres des associations, parce que personne ne les a salués, et ils travaillent bénévolement. Premier point.

Deuxième point, les élus de la CASA, nos Maires, nos Députés, nos Sénateurs et notre Ministre, ont voté à l'unanimité que le TGV devait passer en souterrain sous la CASA. Maintenant, si vous passez outre, vous verrez avec eux.

Troisième point, vous avez un gazoduc qui traverse tout le département. Il passe à côté de plusieurs endroits de l'autoroute, et dans le terrain faillé d'Eze et de la Turbie, que certains d'entre

nous connaissent très bien puisqu'il s'écroule régulièrement sur les corniches. Que va devenir ce gazoduc ? Parce que ça ne délivre pas le gaz pour une ou deux familles, mais pour tout le département et une partie de l'Italie, dans un terrain faillé, quand vous allez faire les tunnels en souterrain. Et on a très peu confiance dans la région dans les études que vous faites sur la géologie. Le Var doit se souvenir du barrage de Malpasset. Monsieur Auzias, un des géologues, s'y était opposé. On a passé outre, ça n'a fait que 500 morts civils. Pour l'agrandissement de l'aéroport de Nice, plusieurs géologues s'y étaient opposés, il y a eu 11 morts. Ni le barrage de Malpasset n'a été reconstruit bien qu'il soit indispensable, ni l'aéroport de Nice n'a été agrandi bien que ce soit indispensable. Il faudrait peut-être tenir compte des opinions des gens qui ont vécu tout cela. Je sais tout cela parce que j'ai des cheveux blancs maintenant, mais ça vient avec la sagesse.

Bonsoir.

*Applaudissement.*

**Fabien PASTOUR** - Tout d'abord, je commence à avoir des cheveux blancs aussi. Mais par contre, sur la question du gazoduc, malheureusement, ce n'est pas une structure dont on a la responsabilité. Je ne sais pas quel est son devenir. Je ne peux pas vous répondre sur le gazoduc. Par contre, sur la géologie, on va en parler deux secondes. A la demande du groupe de travail, les sessions que l'on a eues entre septembre et décembre, il avait été demandé que dans la concertation Nice-Italie on ait tout de suite l'intervention d'un expert en géologie qui vienne faire par le menu le détail des types de terrain que l'on pouvait rencontrer dans la section entre Nice et Vintimille. Et donc, c'est ce que l'on a réussi à faire. On a fait venir Monsieur Jean Piraud au premier groupe de travail qui nous a fait un exposé d'une heure à peu près sur une description complète de ce qui était connu à ce jour dans le secteur entre Nice et l'Italie. Et il a expliqué les différents types de terrain. Donc je n'ai pas les compétences de Monsieur Piraud pour vous faire l'exposé ce soir, par contre le verbatim est complet. Les présentations de Monsieur Piraud sont disponibles en ligne, donc vous pouvez les consulter. Et si vous avez d'autres questions à poser à la maîtrise d'ouvrage sur la géologie, je suis prêt à répondre. Vous pouvez m'écrire sur mon mail.

**Francine BEGOU-PIERINI, association pour la sauvegarde de l'Environnement, Biot** - J'aimerais étudier cette étude géologique. Je connais plusieurs géologues, et j'aimerais comparer leurs dires avec votre étude.

**Fabien PASTOUR** - Les éléments présentés par Monsieur Piraud sont disponibles en ligne. Tous les éléments présentés par Monsieur Piraud lors du premier groupe de travail sur Nice-Italie sont disponibles et vous pouvez les télécharger sans problème.

**Laurence GONTARD** - Merci à tous pour votre participation à cette réunion. Bonne nuit, bon retour pour les Varois et les habitants des Bouches-du-Rhône.

*La séance est levée à 21 heures 56.*

**Document rédigé avec le concours de la société Ubiquis**  
Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – [infofrance@ubiquis.com](mailto:infofrance@ubiquis.com)

**RESEAU FERRE DE FRANCE**  
Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Mission LGV PACA  
Les Docks - Atrium 10.5  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02