

SOMMAIRE

1. LE PROGRAMME LGV PACA	4
1.1. RAPIDE RETOUR EN ARRIERE	5
1.2. LES ENJEUX DU PROJET AUJOURD'HUI.....	5
1.3. LES COUTS DU PROJET	6
1.4. LA GOUVERNANCE.....	6
1.5. LE CALENDRIER.....	7
2. LA CONCERTATION QUI S'OUVRE : DES SCENARIOS AUX FUSEAUX	7
2.1. UNE CONCERTATION VOLONTAIRE DEFINIE PAR LA CHARTE	8
2.2. UNE CONCERTATION POUR CONSTRUIRE ENSEMBLE LE MEILLEUR PROJET.....	8
2.3. LES INSTANCES DE LA CONCERTATION	8
2.4. LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION	9
2.5. DEVENEZ ACTEUR DE LA CONCERTATION.....	9
3. L'OBJET DE LA CONCERTATION : LES SCENARIOS ET LEUR INSCRIPTION SUR LE TERRITOIRE	20
3.1.COMMENT ONT ETE DEFINIS NOS SCENARIOS ?.....	20
3.2. QUELS SONT LES 4 SCENARIOS PROPOSES A LA CONCERTATION ?	20
4. LE PROJET ET LE TERRITOIRE	23
4.1. LA METHODE	23
4.2.LA DECLINATION DES SCENARIOS SUR LE TERRITOIRE	24

Alain DESSAGNE

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je m'appelle Alain Dessagne, je vais ce soir avoir pour rôle de faciliter les échanges, vos échanges avec les représentants de Réseau Ferré de France, que je vais présenter dans quelques secondes.

Nous sommes réunis ce soir pour la première réunion de concertation publique, la première réunion publique sur le projet de LGV PACA dans les Alpes-Maritimes. C'est le tout début d'une concertation qui va durer quatre années, jusqu'à l'enquête d'utilité publique qui est prévue pour 2015. Et la première étape, dans ces quatre prochains mois, vous aurez à vous prononcer sur des scénarios d'aménagement et de dessertes, ainsi que sur des fuseaux de passage, notamment dans des groupes de travail. Mais pas uniquement : le site internet et d'autres dispositifs sont prévus. Nous allons vous les présenter tout à l'heure.

Alors ce soir, concrètement, comment ça va se passer ? L'objectif est que vous puissiez poser le maximum de questions, et qu'on puisse vous donner le maximum de réponses. Cela veut dire, dans la mesure du possible, de poser des questions courtes ou des interventions qui vont à l'essentiel. Et je demanderai à Réseau Ferré de France de vous répondre sur le même mode.

La soirée va être découpée en deux parties. Chaque partie sera introduite par un exposé de Réseau Ferré de France, et vous aurez ensuite environ trois quarts d'heure, on aura trois quarts d'heure pour les questions et les réponses. Donc merci d'organiser vos questions et vos réponses en fonction de ces deux grandes parties.

Alors la première, de quoi va-t-on parler ? On va parler du programme LGV PACA en règle générale et de la concertation. Et puis ensuite, dans la deuxième partie, on ira sur l'objet de la concertation, à savoir les scénarios d'aménagement et les dessertes, ainsi que l'inscription de ces fuseaux dans le territoire.

Comme intervenants ce soir, vous avez Jean-Michel Cherrier qui est le chef de la mission LGV PACA. C'est lui le même le maître d'ouvrage, ce que l'on appelle le maître d'ouvrage du programme LGV PACA, c'est l'interlocuteur permanent notamment des grandes collectivités, qui finance les études du projet. Fabien Pastour, qui est le chargé territorial de Réseau Ferré de France et l'homme de l'étape. C'est lui qui sera votre interlocuteur permanent durant les quatre prochaines années dans les Alpes-Maritimes. C'est l'homme des Alpes-Maritimes, il représente le projet dans les Alpes-Maritimes.

Ce soir, on n'a pas, contrairement aux deux précédentes réunions à Marseille et à Hyères, la présence de Philippe Marzolf, le Vice-président de la Commission nationale du débat public. Vous savez peut-être qu'il a été désigné par cette commission nationale pour être le garant de la concertation. Le garant de la concertation, ça veut dire qu'en gros, il veille à ce que les informations sont bien sûr la table, que vous pouvez poser toutes les questions, que des bilans sont faits, que vous avez accès aux documents divers et variés qui présentent le projet... Voilà. C'est l'homme auprès duquel vous pouvez avoir un recours si vous le souhaitez. Vous avez son adresse email qui est actuellement à l'écran.

Alors directement, je vous propose de passer maintenant à la première partie : la présentation du programme LGV PACA et la concertation. Jean-Michel Cherrier, vous avez la parole.

1. LE PROGRAMME LGV PACA

Jean-Michel CHARRIER, Chef de Mission LGV PACA

Mesdames et Messieurs, bonsoir. J'ai le plaisir de vous présenter le programme LGV dans le cadre de cette concertation et de cette première réunion publique dans les Alpes-Maritimes.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, on va vous présenter un film d'animation qui se veut didactique pour expliquer de façon globale et simple les grands enjeux de ce projet.

Diffusion de la vidéo dont la bande-son est la suivante :

« Pour préparer les déplacements de demain, il faut se poser les bonnes questions aujourd'hui. Aujourd'hui, en PACA, les besoins de déplacements sont de plus en plus importants, les réseaux actuels sont proches de la congestion, l'urbanisation est croissante et, côté pollution, la voiture et les camions, ce n'est vraiment pas l'idéal. Pour des déplacements durables, il n'y a que le train, 7 fois moins d'émissions de CO₂ par voyageur que les autres modes de transport et, avec un kilo de pétrole, on parcourt 145 kilomètres en train contre 43 en voiture et seulement 25 en avion. Cela fait réfléchir, non ?

Aujourd'hui, le problème, c'est qu'il n'existe qu'une seule ligne de chemin de fer de Marseille à l'Italie, une seule ligne pour les TER, pour les trains à grande vitesse, pour les trains de marchandises. Tout ce petit monde qui roule à des vitesses différentes et qui n'arrive pas à se doubler espère qu'un incident ne vienne pas bloquer l'ensemble du trafic. Pendant ce temps, il faut toujours 2 heures 30 pour aller de Marseille à Nice et près de 6 heures pour relier Nice, la 5^{ème} ville de France, à la capitale.

Pour demain, il fallait bien trouver une solution, et la solution, c'est une ligne nouvelle et des aménagements sur le réseau existant. Une ligne nouvelle qu'il faut réaliser pour avoir un réseau ferroviaire au service des habitants de la région toute entière, parce que la ligne nouvelle permettra le passage des trains à grande vitesse bien sûr, mais aussi plus de trains du quotidien et de trains intercity sur la ligne actuelle avec des dessertes sur tout le territoire et des fréquences allant jusqu'à 9 trains par heure dans chaque sens entre Cannes et Nice, par exemple, ou 7 trains par heure entre Marseille et Toulon. Et bien sûr des liaisons à grande vitesse pour connecter la région au reste de la France, avec Nice à 4 heures de Paris, et à toute l'Europe, en particulier sur l'arc méditerranéen en plein développement de Gênes à Barcelone, avec Nice à 2 heures 30 de Turin ou de Milan. Au final, ce sont plus de 5 millions de voyageurs supplémentaires qui pourront être accueillis entre Marseille, Toulon et Nice.

Avec la construction de la ligne nouvelle et des aménagements sur le réseau ferroviaire existant, c'est toute notre région qui va en profiter. C'est un formidable projet qui s'étalera jusqu'en 2040 avec une 1^{ère} échéance importante à l'horizon 2023. A l'échelle de ces travaux, c'est déjà demain, c'est donc dès maintenant qu'il faut en parler, décider ensemble des bons choix. Lesquels ? Par exemple, quel est le meilleur scénario pour relier Marseille, Toulon, Nice et l'Italie ? Ou encore, où placer les gares nouvelles qui desserviront l'Est du Var et la Côte d'Azur ? Ou bien, comment combiner ligne nouvelle et ligne existante pour un meilleur maillage du réseau ? Ce ne sont que quelques-unes des questions qui se posent et qui seront posées lors des 13 réunions publiques qui auront lieu du 15 septembre au 15 décembre 2011 dans toute la région. Vous aussi, participez à ces réunions car c'est tout l'avenir de la région, de votre région qui se décide maintenant.

Du 15 septembre au 15 décembre, parlons-en. »

Nous voilà donc aujourd'hui réunis sur cette première réunion de concertation, réunion publique qui va nous permettre, comme le disait Alain Dessagne, d'échanger, de vous informer, et de vous consulter dans le cadre des groupes de travail qui se tiendront par la suite, dans tout le dispositif de concertation que l'on va vous expliquer.

Pour cette réunion, on a prévu un petit déroulé de réunion en deux phases. Une présentation du programme et du dispositif de concertation, puis tout de suite après ça un grand temps d'échanges, toutes les questions que vous vous posez sur le dispositif. Et puis on enchaînera après un temps de questions/réponses sur la présentation des scénarios et leur inscription dans le territoire. Là encore, on aura après cette présentation un large temps d'échange.

Le programme de LGV PACA est le programme d'un système ferroviaire global. On est arrivé aujourd'hui à cette concertation avec un historique. Je vais vous présenter un tout petit retour en arrière, les grands enjeux du projet, une évaluation des coûts du projet aujourd'hui, les dispositifs de gouvernance, et le calendrier général.

1.1. RAPIDE RETOUR EN ARRIERE

Nous faisons suite à un débat public qui s'est tenu en 2005. Le débat public qui s'est tenu en 2005 a fixé l'opportunité de réaliser un grand projet de nouvelle ligne, avec trois enjeux que je développerai tout à l'heure : la grande vitesse, le réseau classique et l'arc méditerranéen.

Cependant, vous le savez, à la suite de ce débat public, les questions de positionnement sur un scénario au sud pour relier les grandes métropoles ou un scénario plus au nord, Côte d'Azur, n'avait pas permis de prendre une décision. Il s'en est suivi deux ans d'études complémentaires que RFF a menées, pour essayer de regarder quels étaient les meilleurs scénarios possibles à travers 14 scénarios qui avaient été étudiés pendant ces deux ans. Finalement, une mission de médiation a été mise en place début 2009, a rendu son rapport au gouvernement le 15 juin, et le Ministre de l'époque, Monsieur Borloo, a envoyé un courrier à l'ensemble des élus de la région le 29 juin 2009 en proposant à RFF de travailler sur le scénario des métropoles du sud.

La décision donc du 29 juin 2009 de l'Etat qui se prononce en faveur du scénario qui passe par les grandes agglomérations, les grandes métropoles de la région : Aix-en-Provence, Marseille, Toulon, Nice.

1.2. LES ENJEUX DU PROJET AUJOURD'HUI

Ces enjeux qui étaient donc à l'époque ceux du débat public sont toujours les mêmes aujourd'hui. On avait le principe de faciliter les déplacements à l'intérieur de la région, mettre en place un système ferroviaire qui soit performant et qui vienne compléter cette ligne historique, unique, qui rencontre un certain nombre de difficultés, voie ferrée unique du littoral.

Ouvrir la région et désenclaver l'est du département aux autres régions françaises en la reliant au réseau à grande vitesse.

Et puis le troisième point, constituer le maillon manquant de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes. Cet arc méditerranéen, qui est aujourd'hui en construction avec un certain nombre de projets qui sont dans des situations différentes : Perpignan-Figueras déjà mis en service ; la ligne Montpellier-Perpignan qui est actuellement dans la phase de préparation d'enquête d'utilité publique ; le contournement de Nîmes-Montpellier qui se fait dans un contrat de partenariat, et RFF est aujourd'hui dans l'analyse des différentes offres en concurrence. Et puis côté italien, des travaux sur les aménagements entre Gênes et Vintimille. Et puis, le maillon manquant aujourd'hui, le projet LGV PACA, la ligne nouvelle et les aménagements du réseau existant.

Cette ligne nouvelle, cette nouvelle infrastructure, doit nous permettre de constituer un réseau performant, je l'ai déjà dit, qui viendra compléter cette voie ferrée historique du littoral. Le projet va permettre plus de robustesse dans un système ferroviaire aujourd'hui assez éprouvé, amener de la fiabilité et constituer ce maillage indispensable au réseau. Cette deuxième infrastructure permettra d'augmenter la capacité. En différenciant les différents niveaux de service sur les deux infrastructures, on aura une augmentation de capacité et des services de desserte du quotidien et du fret très largement améliorés. Et évidemment, on a dans le cadre de cette nouvelle

infrastructure à grande vitesse un accès complet du territoire à la grande vitesse, que ce soient les liaisons nationales, internationales ou grandes distances sur Paris, mais également à l'intérieur de notre région puisque les déplacements sont fondamentalement changés au niveau de la région avec des Marseille-Nice en une heure ou des Nice-Toulon en trois quarts d'heure.

La desserte TER, les trains du quotidien, les objectifs de desserte du projet ont été fixés et validés dans le cadre d'un comité de pilotage. Comité de pilotage qui s'est tenu en janvier. C'est la feuille de route du projet. Ces objectifs de desserte fixent le service qui sera à mettre en place à l'horizon 2023 puis à l'horizon 2040. Ces services comprennent à la fois les services à grande vitesse et les services régionaux. Ces objectifs de desserte ont fait l'objet d'une validation et d'une approbation au Conseil régional, qui est l'autorité organisatrice des transports régionaux, avec l'ambition de porter à l'horizon 2040 un vrai système de RER dans les grandes métropoles : à peu près 8 trains par heure autour de Nice, Monaco et Nice, sur Toulon et sur Marseille. On aura 4 trains par heure sur toutes les grandes agglomérations, puis à peu près partout sur le système ferroviaire, 2 trains par heure. Donc vous voyez que c'est un réseau qui est extrêmement dense et conséquent qui va complètement modifier la desserte ferroviaire de notre région.

1.3. LES COUTS DU PROJET

L'ensemble de ces aménagements sont ceux qui figurent dans les différents scénarios qui vous ont été présentés. Aujourd'hui, on a des estimations qui partent à peu près pour l'horizon 2023 – donc la constitution des aménagements du réseau classique et d'une ligne nouvelle nécessaire au système vraiment performant à l'horizon 2023 – entre 12,6 milliards d'euros et 14,5 milliards d'euros en fonction des différents scénarios. Il conviendra de rajouter et de continuer à organiser les aménagements du réseau classique pour arriver aux objectifs de desserte de 2040, correspondant à la demande de transport de 2040, qui ne sera pas la même que celle de 2023. Il conviendra d'ajouter entre 3 et 4 milliards d'euros pour arriver à ce réseau performant en 2040, correspondant aux enjeux fixés par le comité de pilotage.

1.4. LA GOUVERNANCE

Cette gouvernance aujourd'hui du projet est articulée autour du comité de pilotage qui définit et valide les études. Alors les études aujourd'hui de ce projet sont dans le cadre d'une convention de financement qui est de 86 millions d'euros. Ce sont des études qui sont préalables à l'enquête d'utilité publique, qui vont donc courir jusqu'à 2014. L'ensemble des co-financeurs sont l'Europe, Monaco, l'Etat français, RFF, les Conseils généraux du 13, du Var, des Alpes-Maritimes, le Pays d'Aix, les communautés d'agglomérations métropoles, Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée, et Nice-Côte d'Azur.

Ce comité de pilotage définit et pilote les études. Il est appuyé par un comité technique qui est constitué des différents techniciens et co-financeurs. Et les études sont conduites par le maître d'ouvrage, RFF. C'est-à-dire que RFF réalise l'ensemble des études, tout ce qui concerne les études techniques de transport, environnementales et socioéconomiques pour la comparaison des différents scénarios. A partir de comités thématiques qui permettent d'éclairer les positions de RFF. Et puis on a pour l'emprise au niveau du territoire des comités territoriaux qui sont, eux, dirigés par les Préfets de département, dans lesquels on retrouve les co-financeurs mais aussi des personnes non financeurs des milieux socioéconomique et des associations.

Ces comités territoriaux auront en charge de faire le passage de ce qui ressortira de la concertation, des groupes de travail géographiques et des comités thématiques géographiques, vers le comité de pilotage. Parallèlement à ça, on a, Alain Dessagne en a parlé tout à l'heure, un garant de la concertation.

Ce garant va évoluer dans le dispositif. On a – ça n'apparaît pas sur ce slide, c'est une petite erreur – un collège des acteurs, qui est formé à partir des inscriptions des associations et des

personnes qui souhaitent y participer, qui aura pour charge en gros d'évaluer, de regarder comment cette concertation se fait. Alors non seulement il y a un garant qui, lui, est nommé et qui est indépendant, qui dépend de la commission nationale de débat public, mais le système lui-même de la charte de concertation a prévu un collège des acteurs pour regarder comment le dispositif est mis en place.

Ce groupe de travail, ce comité, n'a pas vocation à évoquer les problèmes techniques, mais bien à regarder comment la concertation se produit, est-ce que les groupes de travail ont bien été informés, est-ce que le travail de RFF a bien été diffusé. Ce collège des acteurs reportera à un comité de la concertation qui est dirigé par le Préfet de région, les Préfets de département et les co-financeurs.

1.5. LE CALENDRIER

Le calendrier général du projet, je l'ai évoqué tout à l'heure : quatre années d'étude et de concertation. Alors aujourd'hui, on est dans une période de concertation spécifique qui doit nous amener à prendre des décisions sur le scénario et la bande de passage du fuseau à 1 000 mètres qui accompagne ce scénario. Mais ce n'est pas une concertation qui s'arrête là. C'est une concertation qui va continuer tout au long des études. On a un cliquet de décision à prendre pour cette fin d'année, et puis après les décisions qui seront prises par rapport à ce scénario et à cette demande d'étude, on aura des études d'approfondissement qui nous conduiront jusqu'à la réalisation du dossier d'enquête d'utilité publique. Dès lors que la décision sera prise, on continuera la concertation sous la forme que l'on a eue aujourd'hui, que l'on a mise en place, pour continuer à travailler avec le territoire sur ce projet. Donc une première phase des études qui se terminera par la remontée d'un consensus après les groupes de travail et cette période de concertation aux alentours de décembre de cette année, un comité de pilotage qui prendra acte du consensus de projet qui en ressortira, et puis la constitution d'un dossier par RFF dans les mois qui suivent pour une décision attendue de lancement des études de phase 2 par le Gouvernement autour de l'été prochain. Et puis le lancement des études de phase 2 sûrement dans deux ans, avec une enquête d'utilité publique qui démarrerait autour de décembre 2014.

Le planning ne présente pas la suite, cependant, pour votre information, à partir du moment où on a remis le dossier d'enquête d'utilité publique, la commission d'enquête est constituée. L'enquête d'utilité publique sur un projet de cette envergure, c'est à peu près 18 mois. A partir de ces 18 mois, on aboutit sur une déclaration d'utilité publique, et à partir de cette déclaration d'utilité publique, on commence à travailler vraiment sur le projet lui-même, l'implantation du projet. Et il faut à peu près encore deux à trois ans avant le premier démarrage des premiers travaux.

De la salle

Premier coup de pioche...

Jean-Michel CHERRIER

Premier coup de pioche absolument. Et premier coup de pioche à partir de 2018 pour une fin de travaux et de mise en service du dispositif à 2023.

Voilà. Donc la concertation.

2. LA CONCERTATION QUI S'OUVRE : DES SCENARIOS AUX FUSEAUX

Maintenant, le dispositif de concertation des scénarios fuseau. Le principe de définition de la charte, le dispositif de concertation, les instances, le calendrier de cette phase que nous abordons donc aujourd'hui, et puis les principes d'inscription dans cette concertation.

2.1. UNE CONCERTATION VOLONTAIRE DEFINIE PAR LA CHARTE

Alors la particularité de cette concertation est d'avoir été lancée à partir d'une charte qui a été co-construite. C'est une charte qui a été définie par les acteurs du projet, dans un groupe de travail réunissant les co-financeurs, les collectivités locales, les associations. Ce travail a fait l'objet de plusieurs séances plénières, et puis d'une réunion globale de restitution aux acteurs en fin d'année dernière. Et puis une validation de cette charte par le comité de pilotage en janvier 2011.

Cette charte est disponible sur le site LGV PACA. Pour ceux qui ont l'habitude d'y aller, on a repackagé complètement le site. On a nouveau site que l'on espère beaucoup plus agréable, plus didactique, plus pratique. Vous y retrouverez bien entendu non seulement la charte, mais aussi l'ensemble des documents qui sont mis à la disposition des personnes qui travailleront dans les groupes et du public pour s'informer sur le projet.

2.2. UNE CONCERTATION POUR CONSTRUIRE ENSEMBLE LE MEILLEUR PROJET

Cette concertation a débuté d'un ensemble de réunions et de discussions avec les élus du territoire. Cette concertation est ouverte à tous. Tout le monde peut y participer, à la fois dans les réunions publiques mais aussi dans le cadre des groupes de travail. On l'a souhaitée locale. On a mis en place à la fois les comités territoriaux et des groupes de travail géographiques (je les présente un tout petit peu après). Pragmatique parce qu'on est dans un projet qui est long. Il faut passer les étapes. Ces cliquets sont importants. A partir du moment où on entre dans un dispositif de concertation, on a des étapes à franchir.

Suivie et évaluée, je l'ai évoqué tout à l'heure, un dispositif avec un collège des acteurs, un comité de la concertation qui reporte au comité de pilotage de l'ensemble du dispositif. Bien entendu, à la fin de cette période, de cette première période de concertation un peu intense, on établira un rapport et un bilan de cette période de concertation qui sera remis à la CNDP pour pouvoir expliquer comment tout ce processus s'est mis en place.

2.3. LES INSTANCES DE LA CONCERTATION

Alors les instances de la concertation, le les ai déjà un petit peu évoquées. Mais pour précision : le comité de la concertation et le collège des acteurs suivent et évaluent la concertation. C'est extrêmement important.

Les réunions publiques. On en fait une aujourd'hui, hier il y en avait une à Toulon et avant-hier à Marseille.

La commission consultative des élus est une commission qui est constituée du Préfet et des élus concernés par le dispositif.

Des groupes de travail géographiques, on va y revenir un tout petit peu. Ces groupes de travail géographiques vont permettre de débattre des enjeux locaux, de discuter un peu plus précisément de ces enjeux sur le territoire, et d'étudier chaque zone géographique avec les différentes solutions qui sont envisagées, et éventuellement évidemment de rechercher une solution.

On mettra dans ces groupes de travail toutes les dispositions pour permettre de regarder ensemble comment on peut améliorer le dispositif.

Et puis les groupes de travail thématiques, il y en a plusieurs. Aujourd'hui, il y a des groupes thématiques sur l'agriculture viticulture dans le Var, et un qui va être créé dans le 13. On a des groupes thématiques transversaux fret et logistique qui ont été créés par le comité territorial 06 et qui concernent la région, puis un comité thématique gares qui a été aussi demandé par le comité territorial 06 et qui sera mis en place par RFF.

2.4. LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

Le calendrier de la période qui nous concerne jusqu'à cette fin d'année, vous le voyez, c'est en deux temps. Deux temps principaux. Un qui commence aujourd'hui jusqu'à un comité territorial qui se tiendra aux alentours de fin octobre, vers la troisième semaine de fin octobre. On a des réunions publiques maintenant, des groupes de travail qui vont commencer dans les prochains jours, et puis on essayera de travailler sur les scénarios.

A partir du moment où on aura un peu avancé sur les scénarios on proposera de présenter les différents fuseaux de passage à 1 000 mètres qui accompagnent un scénario qui ressortira de cette première période de concertation, pour arriver encore une fois à travailler ensemble sur les fuseaux qui sont présentés, pour approfondir le dispositif.

Et puis à la fin de ce deuxième temps, on aura une dizaine de réunions publiques, là encore constituées dans chacune des zones géographiques concernées pour restituer le travail qui aura été fait, pour faire une synthèse du travail qui aura été fait dans les groupes de travail et préparer le reporting vers les comités territoriaux. A partir de là, ces comités territoriaux correspondront avec le comité de pilotage qui se tiendra aux alentours des 19 ou 20 décembre et permettra je l'espère d'entériner et de proposer le scénario qui fera consensus pour que RFF prépare le dossier d'approbation ministérielle.

2.5. DEVEZ-VOUS ÊTRE ACTEUR DE LA CONCERTATION

Pour participer à ces réunions publiques, c'est ouvert à tout le monde. Mais pour être acteur, si vous souhaitez être un peu plus dans le système et dans le travail que l'on vous propose au niveau des territoires, vous pouvez vous inscrire sur des registres que l'on met à votre disposition dans la salle, mais vous pouvez aussi écrire directement à RFF, ou vous inscrire directement sur le site internet. Et puis je crois que l'on a aussi mis en place un dispositif d'enveloppe T pour les gens qui poseraient des questions.

J'ai oublié de vous proposer de vous présenter les groupes de travail. Sur le territoire, on vous propose de travailler dans quatre groupes, qui sont constitués comme vous le voyez. Ces groupes ne sont pas du tout hermétiques. Les zones correspondent à des caractéristiques de territoire qui sont un petit peu différentes et qui permettent à tout le monde d'appréhender le dispositif. Bien évidemment, chaque personne peut participer à n'importe quel groupe. On peut aller à plusieurs réunions. Mais par contre, il faut s'inscrire. Ce ne sont pas des réunions publiques. Il faut devenir acteur de façon à ce que l'on constitue des groupes homogènes. On essaye d'avoir des groupes constitués d'un maximum de représentation. Quand 20 personnes d'une même association viennent, on leur demande de se regrouper et de désigner un représentant de façon à ce qu'il y ait un panel le plus large possible de représentation dans ces groupes de travail.

Vous aurez pour tout le monde un guide de concertation qui est à la fois disponible sur le site en téléchargement et en mode papier pour tous ceux qui participeront aux différents groupes de travail. Ce concertation reprend l'ensemble des documents qui ont été présentés dans le cadre des comités de pilotage et qui ont préparé cette période de concertation.

Le temps d'échanger est arrivé.

Alain DESSAGNE

Merci Jean-Michel Cherrier. Maintenant on va passer aux questions sur le programme et la concertation. Vous avez sans doute des demandes, des précisions, des interventions sur ces deux points.

Juste pour que l'on se cale un petit peu, quelques règles du jeu dans la façon de prendre les questions. Je vais vous demander, si vous voulez poser une question, de lever la main bien haut

que je puisse vous voir. Je demanderai aux hôtesses qui sont dans les travées de vous passer un micro. Très bien, je vois quelqu'un qui le fait tout de suite. Ensuite, je vais vous demander de vous présenter, soit à titre personnel, soit au titre de votre association, de votre organisme ou de votre collectivité.

Comme vous le savez peut-être, cette réunion est enregistrée. Elle va servir à constituer progressivement le bilan de la concertation et donc on a besoin de pouvoir attribuer les propos des uns et des autres à leurs émetteurs.

La réunion est également photographiée, vous avez vu un photographe. Si certains d'entre vous ne souhaitent pas être sur les photos, ce qui est un droit, ça s'appelle le droit à l'image, n'hésitez pas à lui en faire part, et il se débrouillera pour que vous n'apparaissiez pas sur les photos.

Voilà pour un petit rappel. Maintenant, on va démarrer tout de suite. Si c'est possible, des questions rapides, et des réponses que j'espère précises.

Monsieur, allez-y

Jean ICART, Conseiller général

Bonsoir. Je ne pouvais pas ne pas intervenir ce soir. Je suis passé à mon bureau prendre mon cahier d'acteur d'avril 2005. Ça fait plus de six ans, bientôt sept ans. On a déjà fait un débat public sur la LGV : que s'est-il passé pendant tout ce temps ? On a perdu du temps. Le débat avait été très intéressant à l'époque. Il y avait des interventions de qualité, qui avaient enrichi la réflexion. Et aujourd'hui, voilà ma réflexion.

On a perdu du temps, on a le pire des tracés, il nous coûte 4 à 5 milliards de plus. La LGV pour nous, c'étaient deux avantages. Une voie ferrée dédiée nouvelle pour libérer la voie ferrée littorale pour le déplacement de proximité, et libérer des créneaux aériens pour l'aéroport de Nice. Un tiers des vols sur l'aéroport de Nice sont pour Paris. Avec un Paris à 3 heures 40, ça devient concurrentiel avec l'avion, ça permet de libérer des plages horaires pour les vols internationaux dont notre territoire Côte d'Azur et Monaco ont besoin.

On vous annonce, vous verrez dans les documents, 4 heures pour Paris-Nice. Ce n'est pas écrit en gros. Si vous cherchez bien, c'est 4 heures sans s'arrêter à Marseille. Alors à quoi bon faire passer la LGV à Marseille si on ne s'arrête pas à Marseille ? On ne comprend pas. On ne peut pas imaginer passer à Marseille à 300 kilomètres/heure. Ce n'est pas imaginable. Donc on s'arrêtera à Marseille. Donc il faut ajouter à ce délai de route le temps de ralentissement du train à grande vitesse, l'arrêt et le temps de remise en vitesse. 20 minutes. Ça met Paris trop loin pour être concurrentiel avec l'avion. C'est mon sentiment, et je le regrette fortement. Cela étant dit, aujourd'hui un choix a été fait. Il faut le faire le mieux possible.

Quand j'ai vu 2040, je dois dire que je n'étais pas content. Mais que faire ? C'est comme ça. On a commencé au début du XXI^{ème} siècle, et on va attendre le milieu du XXI^{ème} siècle pour avoir enfin quelque chose de plus adapté.

Il faut que cette voie ferrée dédiée à la LGV soit bien déconnectée de la voie ferrée locale. Il faut supprimer le mélange des trains grandes lignes avec le train local et les trajets locaux. Il faut que le plus tôt possible on ait cette voie ferrée nouvelle. C'est pour ça que j'ai insisté et que je suis intervenu à chaque réunion pour que l'on commence pour une fois par l'ouest et que l'on aille vers l'est. On sait que la traversée de Marseille-Toulon est très compliquée, ça va prendre beaucoup de temps. Ici, ce n'est pas simple non plus, mais vu l'urgence, la desserte littorale par les TER entre Mandelieu et Vintimille est la deuxième desserte de banlieue par le rail après Paris. Donc je demande que l'on soit traité à ce titre-là et non pas comme étant le bout du bout de la France. Commencez s'il vous plaît à faire cette voie dédiée, cette voie LGV à partir de l'est et non pas à partir de l'ouest. Marseille est déjà desservie par la LGV.

Voilà. Excusez mon intervention un peu longue.

Applaudissements

Alain DESSAGNE

Autre question ? Madame ?

Emmanuelle GAZIELLO, Conseillère municipale de Nice

Je ne reviendrais pas sur les propos de mon collègue lcart qui a fort bien recadré les choses vis-à-vis du temps qui a passé et la colère qui est la nôtre par rapport à ce temps.

Simplement, je voudrais rappeler que dans les documents, partout est dit, RFF dit que le projet s'inscrit en cohérence avec les grands projets territoriaux. Or aujourd'hui, nous avons à Nice une opération d'intérêt national qui a démarré en 2007, c'est-à-dire après les premières études de RFF, et quatre ans après, nous avons le lancement des opérations d'aménagement et de bétonnage avec un palais des congrès, zone d'activité économique, campus universitaire, et *cætera*, sur la plaine du Var.

En 2023, entre le moment où toutes ces opérations urbaines et de construction auront été mises en service, l'impact qu'auront eu ces aménagements, ce sera plus 30 %, d'après les études, de trafic aérien pour amener tout le monde sur cette opération d'intérêt national, qui je le rappelle est pilotée par l'Etat, qui a le dernier mot en ce qui concerne l'aménagement des sols sur une opération d'intérêt national. Alors moi, je profite aujourd'hui... parce qu'après, pour les scénarios, on a choisi un certain passage par Marseille. On peut en reparler, mais finalement je ne le conteste pas parce qu'il faut aussi que Nice et Marseille puissent se joindre à 1 heure et demie. C'est très important. Mais ceci dit, j'interpelle l'Etat qui reste quand même le garant de l'aménagement du territoire par rapport à cette incohérence au niveau du plan climat énergie qui va nous amener à exploser notre trafic aérien.

C'est totalement incohérent avec toutes les grandes orientations d'aménagement. Merci.

Applaudissements

Frédéric VOEU

Je parle à titre personnel comme quelqu'un qui prend très souvent le train entre Paris et ici. Je voudrais ajouter une couche sur ce que dit Monsieur lcart. Vous avez parlé de 2005 et du retard que l'on a pris depuis 2005. Moi, j'ai des souvenirs. En 1984-1985, un plan général a été publié sur les lignes à grande vitesse qu'il fallait construire en France. La ligne paris-Nice était à l'époque considérée comme prioritaire, parce que c'était la ligne la plus intéressante. Je crois que le profit que l'on faisait sur cette ligne était de 8 %. 1984.

Vous voyez où nous en sommes. Près de 30 ans après, il n'y a rien. Enfin si, il y a eu Paris-Lyon, puis Lyon-Marseille.

L'histoire de Marseille, c'est très intéressant aussi. Si on voulait remonter l'histoire, je vous rappelle qu'il fut un temps où il y avait une ligne entre Nice et Meyrargues, mais qui était une ligne métrique parce que Marseille n'avait pas voulu que ce fût autrement qu'une ligne métrique. Parce que ça aurait fait de la concurrence puisqu'on ne passait pas par Marseille. Je vous signale qu'à l'heure actuelle, entre Nice et Paris, le TGV ne passe pas par Marseille. Il passe par Marseille Blancarde, évidemment il passe très lentement, mais il ne s'arrête pas à Marseille. Donc on aurait très bien pu faire une ligne qui serait passée par Aix, et ensuite direct Aix, Saint-Raphaël Nice, et *cætera*. On n'avait pas besoin de passer par Marseille.

Donc en effet, la démonstration qu'a faite Monsieur Icart est tout à fait concluante. Je l'approuve en totalité, et je suis très malheureux de voir que l'on aura perdu 40 ans entre 1984 et 2023. Et encore, on parle de 2040. Je disais à une jeune fille tout à l'heure : « ne vous faites pas d'illusions, vous serez grand-mère quand la ligne sera enfin construite. »

Applaudissements

Alain DESSAGNE

Une autre question ? Madame.

Une intervenante, Conseillère régionale PACA, commission des transports, FN

Je voudrais revenir sur le côté du financement. Vous avez dit très justement Monsieur tout à l'heure que les études de faisabilité ont été cofinancées effectivement par les collectivités territoriales, Monaco, l'Europe et l'Etat pour un montant de 86 millions d'euros. Mais aujourd'hui, et quand on nous a présenté ce rapport au Conseil régional en décembre, l'Etat ne s'était pas encore engagé. Donc il s'agissait *grosso modo* de 15 milliards d'euros. Bon an mal an, environ deux tiers devaient être pris par l'Etat puisque l'Europe se désengageait. Il faut quand même le savoir. Et 5 milliards pris par les collectivités territoriales. Mais au mois de décembre, l'Etat n'avait rien signé puisque Monsieur Vauzelle devait demander à l'Etat de s'engager à trouver des sources de financement.

Alors nous voudrions savoir d'une part, aujourd'hui, où nous en sommes par rapport au financement que l'Etat devait apporter. S'il ne l'apporte pas... Parce qu'effectivement on trouve bien 16 milliards d'euros à donner à la Grèce, mais pas tout à fait pour notre ligne LGV. Et d'autre part, les 5 milliards d'euros restant, si l'Etat toutefois finance les 10 milliards, comment seront-ils financés ? Parce que pour moi, les collectivités territoriales, ce sont les contribuables. Or, nous sommes absolument contre l'augmentation des impôts. Donc il va falloir savoir où nous allons trouver cet argent. Et cet argent, si on ne le prend pas dans la poche des contribuables, on va le prendre sur des budgets, dans les collectivités territoriales. C'est-à-dire sur le social et sur un tas d'autres budgets. On va essayer évidemment de raccourcir.

Alors je crois que c'est effectivement un très beau projet. Mais nous sommes un petit peu comme si nous voulions nous acheter une Ferrari, et que nous n'avions pas assez d'argent pour mettre l'essence dans le moteur. Et je crois que les citoyens doivent avoir une notion précise de ce que ça va leur coûter.

Merci.

Applaudissements

Alain DESSAGNE

Jean-Michel, deux points, dont qui payera.

Jean-Michel CHERRIER

C'est une question très simple ! Plusieurs éléments ont été évoqués, mais je retiens quand même que globalement, aujourd'hui, ce qui nous réunit c'est la nécessité d'un système ferroviaire.

On peut évidemment regretter le temps qui passe, mais aujourd'hui on est quand même dans une situation où on arrive à une possibilité de décision, à une période qui n'était pas arrivée jusqu'à maintenant. Cette concertation, le dispositif des études, la gouvernance, la convention de financement qui a été signée par toutes les collectivités, l'énergie qui est dégagée pour ce projet aujourd'hui, permettent de considérer qu'aujourd'hui on est dans des étapes où ces décisions

peuvent être prises. Il y a eu en début d'année la validation des objectifs de desserte. Ces objectifs de desserte prennent en compte à la fois les aménagements de la ligne nouvelle et le réseau classique. On n'est pas dans une visée à 2040, et il n'existe rien entre maintenant et 2040. Pas du tout. Le comité de pilotage s'est engagé à proposer des objectifs de desserte à 2023. 2023, c'est le planning que j'ai fait tout à l'heure. Pour arriver à ce planning en tenant compte des temps de travaux de validation, d'enquête d'utilité publique *et cætera*, on est dans les phases où il faut que l'on puisse prendre des décisions. Donc je pense qu'il y a maintenant beaucoup d'intérêt à comprendre que les décisions vont être prises et mettre l'énergie dans ce travail pour que ces décisions à la fois techniques et politiques puissent être prises. Pas pour attendre jusqu'en 2040, mais bien pour un système ferroviaire performant déjà à horizon 2023. Parce que ce qui est proposé en 2023 n'est pas un sous-projet. Il correspond à un projet complet qui correspond aux objectifs de desserte et de trafic qui seront nécessaires à cette époque-là.

Le trafic est en évolution. Aujourd'hui, on a à peu près 40 millions de passagers transportés par le système ferroviaire en région PACA. En 2020, on en aura 80 millions. Deux fois plus. En 2023, on aura un système ferroviaire, ligne nouvelle indispensable au maillage et les aménagements du réseau classique qui permettront de transporter ce doublement du trafic ferroviaire, puisqu'on doublera le trafic régional, on augmentera de façon considérable, et on créera les liaisons grande distance, grande vitesse, sur la région jusqu'à Nice.

Et ensuite, si on prend l'horizon 2040, à horizon 2040 on aura une évolution et on aura environ 110 millions de passagers transportés. Cette évolution du trafic sera prise en compte par les évolutions de financement que j'ai évoquées tout à l'heure. Donc on n'a pas besoin du système ferroviaire de 2040 en 2023, on a besoin du système ferroviaire en 2023 calé sur les objectifs de desserte et sur les trafics de 2023.

Commencer par l'est, vous l'avez dit, c'est tout à fait du domaine du possible. Aujourd'hui, le scénario ne peut pas, le projet qui est proposé doit se proposer complètement. On ne propose pas des morceaux de projet à l'enquête d'utilité publique. On propose des projets complets, vous le savez bien. Il y a donc lieu de se déterminer non pas sur la partie est, non pas sur la partie ouest ou centrale, mais sur l'ensemble du projet. Il faut bien comprendre que pour le coup, ce serait reprendre encore quelques années de retard dans la décision de découper ce projet. Le projet est complet, c'est un projet qui concerne la région, c'est un projet qui est nécessaire au développement de la région, c'est un projet qui est nécessaire au dispositif ferroviaire, et il faut prendre une position sur les scénarios aujourd'hui pour une décision du comité de pilotage et une possible décision du gouvernement pour la mi-2012, maintenant sur un scénario connu.

On a parlé un tout petit peu de l'énergie qui est déployée notamment dans les opérations d'intérêt national. Je voulais juste préciser qu'effectivement on travaille avec ces entités sur les prévisions des aménagements ferroviaires pour l'arrivée de la ligne à grande vitesse et l'aménagement du réseau classique.

Pour le scénario Côte d'Azur qui est regretté, effectivement je vous renvoie vers le rapport qui avait été conduit par Yves Cousquer dans le cadre du secrétariat permanent, qui bien sûr a été porté. Je vous rappelle effectivement que suite au débat public en 2005, on n'arrivait pas à prendre une position sur la situation nord ou sud. Je crois qu'il faut relire un peu les attendus du rapport du secrétariat permanent.

Le scénario des métropoles du sud est certes un peu plus long en temps d'accès pour les Alpes-Maritimes, mais il a quand même une réalité de desserte des centres avec un nombre de passagers bien plus conséquent. Et on parlait, pour terminer mon propos sur la partie financement, on parlait de financement. Il y a un lien direct entre les objectifs socioéconomiques d'un projet et le nombre de passagers transportés. Ce que l'on fait aujourd'hui, ce que vous verrez et ce que vous avez probablement vu pour certains d'entre vous dans le cadre des documents proposés, c'est l'évaluation des différents critères d'un projet. Et globalement, on a tous les critères qui concernent le transport ferroviaire, la comparaison des différents scénarios en transport ferroviaire, la

comparaison des enjeux environnement et de développement durable, d'aménagement du territoire, et puis on a tous les enjeux socioéconomiques. Les enjeux socioéconomiques, ce sont les coûts. Mais le coût du projet et la rentabilité du projet sont directement liés au nombre de passagers susceptibles d'être emportés par ce réseau. En l'occurrence, les études montraient que le scénario métropoles du sud avait une avance par rapport à l'autre.

Pour le financement du projet aujourd'hui, on est encore un petit peu loin du financement complet engagé sur le projet. Le gouvernement est parfaitement conscient des contraintes de financement d'un tel projet et a mis en place une mission de financement. En même temps que la décision de métropoles du sud, une décision de création d'une mission de financement a été mise en place. Cette mission de financement travaille. Elle est composée d'Yves Cousquer, ingénieur général des ponts qui avait conduit le secrétariat permanent, et de Francis Idrac, ingénieur général des finances. Ces deux personnes ont déjà produit un rapport préliminaire qui avait été présenté dans le cadre du comité de pilotage de janvier. Ce rapport est disponible sur le site. Vous pouvez le regarder. Et cette mission présentera une avancée de son travail, un rapport intermédiaire, en décembre, au moment où on proposera au comité de pilotage je l'espère le consensus qui sera issu de l'ensemble des groupes de travail sur notre territoire d'un scénario et de la bande de passage.

Alain DESSAGNE

Merci Jean-Michel Cherrier. Monsieur ?

Yvan SARFATI, association pour la promotion des transports collectifs

Je retiens ce que vous avez dit tout à l'heure Monsieur. Je pense que vous avez parlé à terme – il y a longtemps que je ne serai plus là – de 110 millions de passagers. Heureusement que je ne serai plus là, parce que je plains les Alpes-Maritimes à ce moment-là. Mais je pense que vous avez sorti des chiffres un peu théoriques.

Je reviens sur le terrain. Je ne vais pas parler globalement parce que ce serait trop long, et puis chacun sa compétence. Parlons seulement des Alpes-Maritimes, comme l'a fait Monsieur Icart tout à l'heure. On a besoin de deux renseignements à mon avis, qui n'existent pas. Le premier c'est quel est le temps exact du parcours ouest-est - ou est-ouest peu importe - d'un TGV depuis l'entrée dans le département jusqu'à Nice ? Deuxièmement, quel serait le coût de ce parcours ? Je veux dire le coût de la construction de la ligne, de la LGV.

Parallèlement, sur la deuxième colonne, je voudrais savoir quel est le temps mis pour le même train s'il passait par La Bocca, Cannes, et s'arrêtait à Cannes, éventuellement Antibes, je ne sais pas, et allait sur la voie actuelle qui passera à trois voies de toute façon. Et puis le coût de cette opération.

Je voudrais faire une comparaison entre ces 4 chiffres. Ça me semble indispensable, sinon on ne peut pas raisonner localement. Est-ce que vous les avez ?

Jean-Michel CHERRIER

Alors là c'est une colle. Je peux tenter de répondre. Je n'ai pas les éléments précis, mais par contre, ce que je peux dire, c'est que ce sont clairement des éléments sur lesquels on vous éclairera dans le cadre des groupes de travail. Ça fait partie des comparaisons que l'on peut aborder.

Je crois que le temps d'entrée jusqu'à Nice c'est 20 minutes, par contre le montant du scénario d'Est Var jusqu'à Nice est de 4 milliards d'euros sur la ligne à grande vitesse.

Les aménagements aujourd'hui que l'on pourrait faire sur le réseau classique ne comparent pas les mêmes choses. On n'est pas capable de faire passer...

Yvan SARFATI

Y compris les expropriations.

Jean-Michel CHERRIER

Oui mais justement. Aujourd'hui la comparaison sur la possibilité de faire passer les trafics qui passeraient par une nouvelle infrastructure sur le réseau existant n'est pas possible. C'est-à-dire que l'on n'est pas capable de doubler la totalité de la voie sur le tronçon. C'est juste infaisable. Ce n'est pas faisable. On ne sait pas faire un doublement complet de la voie sur le littoral. Et ça, il faut que ce soit très clair : ce n'est pas faisable. Du coup, la comparaison des coûts n'a pas de sens. Aujourd'hui, si on ne sait pas faire cette comparaison, on crée une infrastructure.

Alain DESSAGNE

On vous apportera dans le cadre des groupes de travail des réponses précises aux questions que vous avez posées.

Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur derrière.

Frédéric VIDAL, candidat à la Présidence de la République et Président de France nation

Je voulais vous féliciter en fait pour cet effort de communication concernant la préparation du nouveau réseau national. Mais on aurait peut-être besoin de plus d'informations sur la coordination avec les autres régions, savoir s'il y a également de tels projets, avec une telle envergure.

Et en ce qui concerne les délais, je pense qu'ils sont difficilement compressibles, que le Gouvernement a dû faire le maximum ces dernières années pour les évaluer à juste titre. Mais peut-être qu'ils pourraient être un petit peu réduits.

En ce qui concerne le financement, peut-être pourriez-vous nous donner quelques mots supplémentaires concernant l'origine de l'argent, s'il y aura emprunt public.

Et en ce qui concerne les gares, est-ce qu'il y a un projet de modernisation des principales gares de la région PACA ?

Et puis pour un petit peu nous faire rêver, moi j'aurai 80 ans en 2040, donc je n'aurai peut-être pas l'occasion de profiter du nouveau TGV tous les jours, donc est-ce qu'on pourrait avoir des informations concernant les études en cours et les TGV du futur ?

Et puis dernière question, sur les risques ou la nécessité d'expropriation publique de propriété privée, est-ce que c'est déjà à l'étude, et est-ce qu'il n'y aura pas trop de victimes de la nouvelle ligne ?

Je vous remercie.

Alain DESSAGNE

Merci Monsieur. On va prendre une autre question aussi. Madame ?

Christiane POUSSINIER, association des citoyens laurentins

Je voudrais aborder le problème de la troisième voie. Je voudrais savoir si ce projet est destiné à faire voyager des voyageurs, ou est-il seulement destiné à desservir une zone d'affaires, une

future zone d'affaire ? Parce que pour pouvoir desservir Saint-Augustin, on va utiliser une troisième voie, avec de la marchandise qui va passer en pleine ville, avec des TGV qui passeront à la vitesse de l'escargot, et avec une détérioration du centre de Saint-Laurent, et de Cagnes-sur-Mer aussi. Sans compter, on se demande s'il y a eu des études de faites sur le recul littoral et la montée des eaux éventuellement, et la fiabilité de cette troisième voie en 2043. Et son seuil de saturation. Parce que nous, on aurait d'autres projets, mais là c'est bouclé. C'est bouclé dans le Var, c'est bouclé à Marseille, mais c'est bouclé aussi à Nice. Donc on se demande ce qui reste dans la concertation.

Merci.

Alain DESSAGNE

Bien. Monsieur ?

Un intervenant (Noël), association région Verte

Je dirais simplement qu'il est préférable de moderniser le réseau existant plutôt que de massacrer d'autres sites pour gagner quelques minutes.

Applaudissements

Alain DESSAGNE

Bien. Jean-Michel Cherrier, par quoi commence-t-on ? La coordination avec les autres projets ? Peut-être que l'on abordera ça tout à l'heure, avec les scénarios ?

Jean-Michel CHERRIER

Je vais tenter de répondre. La coordination des autres projets, je l'ai évoquée un petit peu tout à l'heure, les projets sur l'arc méditerranéen, sur les grands projets, on est concerné par les projets de l'arc méditerranéen. Au-delà, il y a d'autres projets qui sont dans le dispositif du schéma national des infrastructures de transport. Il y a une coordination sur l'ensemble des dispositifs de projets qui sont gérés par RFF. Aujourd'hui, on est quand même un peu moins concernés.

Ce qui nous occupe, c'est d'avoir de la cohérence sur l'arc méditerranéen, sur les projets qui ont un impact direct sur notre projet. Et là, pour le coup, Montpellier-Perpignan, Perpignan-Figueras, le contournement de Nîmes-Montpellier puis les travaux en Italie ont de l'importance pour notre projet.

Alors vous avez parlé tout à l'heure de la modernisation des gares. Oui, le projet comprend dans le cadre de la restructuration du réseau ferroviaire global des modernisations des gares du réseau classique. J'en profite pour répondre un tout petit peu aussi à Monsieur sur « il faut moderniser le réseau classique et ne pas faire de ligne nouvelle ».

Je voudrais essayer justement d'être le plus clair possible par rapport à ça. Le réseau, la modernisation du réseau est en cours. Elle est réalisée. Aujourd'hui, il y a un CPER, un contrat de plan Etat-Région, qui prend en compte l'aménagement du réseau classique. Donc on n'oppose pas et on ne met pas en place des choses qui ne sont pas faites sur le réseau classique.

Ce qui a été envisagé dans le cadre de ce projet, c'est bien de mettre en perspective le système ferroviaire dont on a besoin pour demain. Et le constat très simple que vous connaissez, c'est que la ligne littorale actuelle, on parle des aménagements de troisième voie, ne peut pas, ne pourra pas supporter les évolutions de trafic qui sont nécessaires. Si on veut moderniser notre système, si on veut multiplier le trafic du quotidien, de deux fois à trois fois comme on a besoin de le faire, si

on veut mettre des services omnibus semi-directs ou directs pour avoir une meilleure desserte du territoire, on ne peut pas les faire passer sur la ligne existante.

Applaudissements

Que ce soit clair. On doit sortir de ce débat. Il faut, pour mettre en place le service ferroviaire dont vous avez besoin ici, doubler une ligne. Ce n'est pas du tout personnel. C'est très simple. C'est une histoire toute simple de capacité ferroviaire. Vous ne pouvez pas mettre des services qui s'arrêtent à toutes les gares, puis des services qui s'arrêtent une fois sur trois, puis des services qui passent très vite, sur deux lignes. Il vous faut pour faire ça des gares avec énormément de quais, ce n'est pas le cas, ou des troisièmes voies ou des quatrièmes voies pour que les services ferroviaires se fassent.

Or, Madame l'a évoqué, sur le littoral on est quand même très contraints pour réaliser ces travaux-là. Et dans tous les cas, même si on réalise des troisièmes ou des quatrièmes voies, ce qui est très compliqué pour les raisons que l'on a évoquées, ce qui coûte très cher aussi, on n'est pas aussi robuste, on n'a pas autant de fiabilité que la mise en place d'une deuxième infrastructure. Et surtout, on ne met pas en place des services à grande vitesse. Ce dont on a besoin ici sur la région, c'est d'arriver à la grande vitesse, d'avoir des liaisons à grande vitesse. Si on utilise ces voies classiques, on ne pourra pas faire passer la grande vitesse. Donc on n'aura pas du tout les fonctionnalités que l'on recherche.

Cette équation est assez simple. J'essaie de la partager avec vous. Ça veut dire que dans le cadre du projet à l'horizon 2023, il y a quoi ? Il y a à peu près ce qui avait été évoqué dans le cadre du secrétariat permanent. En gros, qu'on soit dans le scénario des métropoles du sud ou qu'on soit dans le scénario Côte d'Azur, à l'époque 8 milliards, Côte d'Azur 10 milliards, il faut, pour que l'on ait un système ferroviaire qui fonctionne dans la région, envisager à peu près 7 milliards d'investissement sur le réseau classique. Si on prend le scénario Côte d'Azur, ce qui est le cas du rapport d'Yves Cousquer – je ne cite rien d'autre que les attendus du rapport d'Yves Cousquer, sur lequel le Gouvernement a pris sa décision. Si on rajoute les 7 milliards au scénario Côte d'Azur, on a, pour des scénarios qui s'arrêtent à Nice puisqu'on a la partie qui va vers l'Italie, on a un scénario qui coûte 15 milliards. Quand on prend le scénario des métropoles du sud, dans ces 7 milliards, on a l'ensemble des aménagements du réseau classique, et les études, particulièrement les aménagements de la plateforme ferroviaire de Marseille qui aujourd'hui est un nœud. On a parlé tout à l'heure de la dérivée par la Blancarde, mais en tout cas la gare de Marseille-Saint Charles en sa position d'impasse, avec tout ce que l'on appelle le cisaillement des voies, est très compliquée et on est pratiquement au seuil de saturation. Si on ajoute des trains, on est obligé de modifier complètement les plans de voie, on est obligé de refaire la gare. Et donc il faut faire un passage filant pour faire ce que l'on appelle les services RER diamétralisés. Et ces aménagements-là sont d'un montant qui tourne à peu près à 2 milliards d'euros. Donc quand on rajoutait les 7 milliards d'euros nécessaires à Côte d'Azur, 15 milliards, quand on les rajoutait à métropole du sud, ça faisait 17 milliards. Mais dans le scénario des métropoles du sud était compris dans les 10 milliards le réaménagement de la plateforme de Marseille.

Donc on avait sur ces deux projets un coût à peu près identique de 15 milliards d'euros. Le rapport dit la chose suivante. Dans le cadre des enjeux environnementaux et des contraintes sur ces deux projets, ils sont importants dans les deux cas, ils ne sont pas de nature à pouvoir se comparer complètement. Ils sont très importants dans les deux cas. Et ce que je disais tout à l'heure, pour autant, sur le cadre de la rentabilité du projet, l'impact du service public, le nombre de passagers transportés, le scénario des métropoles du sud semble être meilleur que le scénario Côte d'Azur. Pour le nombre de passagers transportés.

Et c'est dans le cadre de cette proposition de rapport que le Gouvernement a pris sa décision sur le scénario des métropoles du sud. Tout ça pour dire que dans le cadre de ce projet dont on discute aujourd'hui, dans les objectifs 2023, on a bien, pour pouvoir mettre en place un système

performant, on parlait tout à l'heure de 9 trains par heure sur les liaisons, il faut que l'on ait une deuxième infrastructure, il faut absolument que l'on puisse faire passer et venir les trains.

Alain DESSAGNE

Merci Monsieur Cherrier. Non excusez-moi Monsieur, on va passer la parole à des gens qui ne l'ont pas prise pour l'instant. Monsieur ?

Germain NALLINO, les amis du rail

Je pense que le projet, il faut le prendre globalement, et notamment dans le cadre de l'aménagement du territoire. Si on considère uniquement un tracé, sans considérer ce qui va se passer dans les 10 ou 20 ans pour l'aménagement de notre territoire, à quoi bon construire une ligne ? Aujourd'hui, il faut construire une ligne qui permettra demain de faire des déplacements, de se déplacer à une partie de la population existante, et à celle aussi qui va venir.

Notre besoin à nous, et particulièrement dans le département, il faut quand même reconnaître, d'ailleurs ça a été vu dans la présentation, qu'on a un trafic routier très saturé, et on va vers l'explosion de ce trafic. Donc on a deux besoins dans notre département. Le premier, c'est de pouvoir se déplacer tous les jours dans les déplacements notamment pendulaires, c'est-à-dire domicile-travail et aussi domicile-élève étudiant, et aussi le tourisme. Ce sont trois points essentiels, qui font l'économie de notre département. Donc c'était le premier point.

Et pour cela, les routes sont saturées. On voit bien le temps que l'on passe au volant, alors que le train, s'il est modernisé, et si l'on a des wagons et des rames qui sont modernes, on peut faire des trajets très rapidement. Et ce que l'on souhaite nous, c'est avoir un cadencement tel qu'il a été prévu, avec 9 trains par heure. Ça fait presque un train toutes les 10 minutes, qui s'arrêterait pratiquement à toutes les gares. Là, je dis que c'est quelque chose qui pourra dégager les routes d'une part, mais d'autre part aussi, ça ne pourra se faire qu'en modernisant la ligne TER, donc la ligne du réseau national, celle qui existe, et justement la troisième voie. Et je dirais que la troisième voie n'est pas suffisante, rien que pour les TER. Pourquoi ? Parce que nous avons pour l'entrée de Nice un étranglement. On ne peut pas construire la troisième voie aujourd'hui, ou alors avec ces travaux importants. Tout comme pour arriver de Grasse, nous avons un étranglement de même à Cannes. Actuellement, on ne peut construire que deux voies. Il n'y a que deux voies actuellement, donc il n'y a pas de construction envisagée.

Donc même avec cette troisième voie, on aura des difficultés. Ces 9 trains que l'on nous annonce aujourd'hui, on peut avoir des doutes. Quels sont nos besoins autres ? Et bien c'est une ligne LGV qui puisse desservir le Var, la Capitale, donc Nice, mais d'autre part aussi se rapprocher de la gare de Cannes. Ça c'est important. Parce que là, nous avons la deuxième ville de Nice, par rapport aussi aux voyageurs, aux touristes, et à tous les gens qui viennent à Cannes par rapport aux grandes manifestations. Ce sont deux gares qui sont très importantes et qu'il faut absolument desservir en LGV, soit par la LGV, soit par le TER.

Le deuxième point que je voudrais aborder, est que nous avons opté lors du dernier débat public, l'ensemble du département, c'était aussi l'idée qui était survenue, c'était de dire on veut une LGV directe. Parce que pour nous, il n'était pas question d'avoir une LGV qui desserve aujourd'hui tel qu'on le voit, la LGV desservant donc les métropoles... je m'excuse je cherche le mot... Qui part de Barcelone et qui fait Marseille-Gênes.

Merci, l'arc méditerranéen. Ça m'a échappé. On a un peu des trous en vieillissant. Ça nous arrive. Donc ce qui était important pour nous, c'était de dire la relation sur Paris. Pourquoi ? Et bien c'est tout simple. Nous sommes un département touristique. Tout comme le Var. Nous sommes des départements touristiques. Et la clientèle qui vient chez nous vient de Paris, mais aussi du nord de l'Europe. Et envisager des trains directs qui viennent de l'Europe rapidement, ça élimine aussi les

voitures sur les routes. Donc tout ce qui a été dit tout à l'heure, le CO₂, les nuisances tout ça, ça en fait partie. Et il serait pratique qu'aujourd'hui on reprenne ce tracé. D'ailleurs on l'a vu au débat public de Toulon, où les (*inaudible*) n'en veulent pas. Ils ont manifesté ouvertement qu'ils ne veulent pas de TGV. Alors s'ils n'en veulent pas à Toulon, nous sommes preneurs pour le prendre au centre Var. Il y a justement des associations qui sont intéressées pour que cette LGV passe au centre Var. Ce qui reviendrait à avoir une ligne à 3 heures ou 3 heures 15 de Paris. C'est quelque chose que l'on avait souhaité au démarrage.

Je vous remercie.

Applaudissements

Philippe MUSSI, Conseiller régional et Maire adjoint Valbonne Sofia Antipolis

Je voudrais reprendre un terme qui a été prononcé deux fois par Monsieur Cherrier et qui m'a fait extrêmement plaisir. Il a parlé de système ferroviaire. Et je crois que le point central est là. Un système ferroviaire, ça veut dire que l'on n'est pas en train de construire une ligne, on est en train de redessiner la carte des transports ferroviaires de la région entière. Et c'est là-dessus qu'il faut vraiment que l'on se concentre. Nos besoins ne sont pas seulement d'une ligne à grande vitesse. Ils sont d'une ligne nouvelle suffisamment maillée permettant des services ferroviaires multiples. On a parlé des TER. Evidemment, nous sommes intéressés à pouvoir passer plus de TER partout. Je ne sais pas si tout le monde le sait dans la salle, mais la croissance du trafic TER dans la région est phénoménale d'année en année. Plusieurs pourcents, et ça ne va pas s'arrêter. C'est actuellement limité par les capacités de transports que nous avons en particulier sur les Alpes-Maritimes mais aussi sur Toulon-Marseille et marginalement Marseille-Aix. Ça va arriver bientôt.

Donc nous avons absolument besoin de sillons supplémentaires pour pouvoir faire ces cadencements du transport de tous les jours, qui est le besoin fondamental. Un petit rappel : nous sommes une des régions les plus polluées, avec les pires pollutions de l'air, de France. Pourquoi ? Parce que nous avons encore une part modale du trafic automobile de tous les jours, pas seulement pour les touristes, l'essentiel du trafic est quand même le trafic de tous les jours, le pendulaire pour aller au travail. Et c'est ce segment-là que nous devons attaquer en priorité. Et pour cela, nous avons besoin d'une ligne nouvelle, qui soit suffisamment bien maillée pour qu'il y ait complémentarité entre les systèmes de transport.

Nous sommes intéressés en tant que région à mettre des TER sur la ligne historique rénovée, le plus rapidement possible, pas seulement 2040. J'espère bien que nous aurons la possibilité de le faire avant. Mais également nous sommes intéressés évidemment pour mettre des services de dessertes régionales sur la ligne nouvelle. On a parlé de Nice-Marseille en une heure ; si c'est une heure et quart, ce n'est déjà pas mal. Mais aussi des Nice-Toulon, des Nice-Aix évidemment. On n'est pas capable de faire ça avec le système actuel. Evidemment, je terminerai là-dessus, le fret est aussi une question fondamentale. Actuellement, à Vintimille, il passe plus de camions que sur le Fréjus et le Mont-Blanc réunis. Les courbes de croissance sont également très inquiétantes. Ça contribue encore en partie aussi à la pollution de l'air sur l'agglomération niçoise, sur l'agglomération cannoise, sur Sophia Antipolis puisque je suis concerné, et évidemment sur l'agglomération marseillaise.

Il y a urgence à être capable de remettre du fret de desserte régionale mais évidemment de desserte nationale et méditerranéenne. Une grande partie du trafic de poids lourds que nous avons est un trafic de l'arc méditerranéen. Et au-delà, du trafic qui vient de l'Europe de l'Est en passant par l'Italie, qui passe chez nous pour aller sur l'Espagne, le Portugal, le Maroc.

Ce trafic-là doit venir rapidement sur le train si nous voulons que notre région survive. Pour cela, s'il-vous-plaît, faites-nous des réseaux les plus maillés possibles, sur lesquels nous pourrions aussi être bien connectés avec la ligne Cannes-Grasse pour parler du département.

Applaudissements

Alain DESSAGNE

Je vous remercie Monsieur. L'heure tourne un peu. Ce que je vous propose, vous avez parlé d'un réseau maillé, ça va nous faire une très bonne introduction pour les scénarios, qui sont le cœur de la concertation qui va nous occuper pendant 4 mois.

Je vais demander à Jean-Michel Cherrier de présenter la grande partie de notre soirée.

3. L'OBJET DE LA CONCERTATION : LES SCENARIOS ET LEUR INSCRIPTION SUR LE TERRITOIRE

Jean-Michel CHERRIER

L'objet de la concertation, on va vous présenter les scénarios de projet et les enjeux de territoire. Pour cela, je vais demander à Fabien Pastour, qui est le chargé territorial pour les Alpes-Maritimes de le faire. Donc regardez le bien, c'est votre interlocuteur. Pour tous ceux qui souhaitent soit participer à la concertation, soit avoir des renseignements sur le projet, vous vous adressez directement à lui. Il se rendra disponible. Fabien, si tu veux bien ?

Fabien PASTOUR

Bonsoir à tous. Donc comme l'a dit Jean-Michel, je m'appelle Fabien Pastour, je suis le chargé de projet territorial des Alpes-Maritimes. Et donc je suis le chaînon qui vous permet de faire le lien entre le territoire et la mission LGV et les études qui sont conduites par la mission.

Jean-Michel nous a beaucoup parlé de concertation. Et on va voir ensemble maintenant ce dont on va parler dans la concertation. Les scénarios dans un premier temps, comment ils ont été définis, quels sont-ils ? Et puis après, nous parlerons d'aspects plus liés au territoire.

3.1. COMMENT ONT ETE DEFINIS NOS SCENARIOS ?

Ils sont définis à partir d'objectifs du projet, clairs, et ils doivent tous répondre à ces objectifs. Nous devons assurer une desserte grande vitesse de toute une région et des départements qui la composent. On doit garantir un temps de parcours entre Nice et Paris de 4 heures, constituer un réseau maillé pour pouvoir passer du réseau classique à la nouvelle infrastructure pour permettre une robustesse et une fiabilité des réseaux. On doit optimiser l'utilisation des lignes existantes pour permettre plus de circulation fret. On doit favoriser la desserte des centres, rechercher le meilleur projet pour l'environnement et limiter les coûts.

Toutes les variantes fonctionnelles qui ont été étudiées depuis des mois chez nous prennent en compte ces éléments. Et toutes celles qui ont été prises en compte répondent favorablement à ces exigences.

On a rajouté à ces exigences des questions. Quand on crée une ligne nouvelle, on va aussi pouvoir imaginer de nouvelles dessertes et implanter de nouvelles gares sur le territoire. Et puis comme dans le projet on a aussi une volonté de développer le maillage entre les lignes. Il a fallu que l'on réfléchisse à comment connecter ces lignes entre elles.

3.2. QUELS SONT LES 4 SCENARIOS PROPOSES A LA CONCERTATION ?

Tout cela nous a conduits le 11 juillet dernier à avoir un comité de pilotage dans lequel nos financeurs ont décidé qu'il fallait que l'on vienne rencontrer le public sur 4 scénarios de base.

Je vais juste expliquer une chose très claire. Ce sont 4 scénarios qui sont contrastés, différents les uns des autres, qui sont intéressants parce qu'ils ouvrent la discussion. Et la discussion n'est pas figée parce qu'ils ne sont pas 4 scénarios figés, fermés. Ils sont ouverts, dans le sens où des fonctionnalités du scénario 1 peuvent être intéressantes, une partie du scénario 2 peut être intéressante, et éventuellement un bout du 4. Il peut même arriver que des choses intéressantes ne soient dans aucun des scénarios et qu'au cours des séances de travail des groupes de travail géographique on arrive à ajouter des éléments ou à en enlever pour créer un scénario qui n'existe pas dans ces 4.

Donc vous avez :

- le scénario le plus proche des centres villes, celui qui répond le mieux à l'objectif de desserte des centres ;
- le scénario le plus rapide, pour aller le plus vite possible de Nice à Paris et de Marseille à Nice. C'est un scénario dans lequel vous pouvez faire un Paris-Nice en 3 heures 50 ;
- le scénario le plus économique, pour prendre en compte les problématiques de financement et de l'économie actuelle ;
- le scénario le plus maillé, qui prend en compte le besoin de robustesse, de fiabilité d'infrastructure, en amplifiant les connexions.

Les 4 scénarios se composent d'éléments. Ces caractéristiques, je vais les présenter maintenant. Vous avez sur Marseille clairement un besoin d'une nouvelle infrastructure, d'une nouvelle gare, qui permet de faire des liaisons diamétrales, donc de pouvoir traverser Marseille sans avoir à s'arrêter dans une gare en cul-de-sac et gagner énormément de temps grâce à ça. Actuellement, il y a déjà une possibilité, comme cela a été dit dans le public, de passer à travers Marseille en direct grâce au tunnel des Chartreux. Le problème de cette infrastructure est que pour y arriver, on est obligé de cisailer toutes les voies, c'est-à-dire d'intersecter toutes les autres voies de la gare de Marseille, et cette manœuvre ne se fait qu'au ralenti. Donc on perd beaucoup de temps. Donc cette nouvelle infrastructure à Marseille Saint-Charles serait souterraine, connectée avec la gare existante pour pouvoir offrir aux passagers toutes les connexions possibles vers le nord, le sud, l'ouest et l'est.

A Toulon, on a 3 types de desserte possible, avec dans tous les cas, pour gagner du temps, la possibilité de passer sous Toulon en tunnel, avec la possibilité d'avoir soit la connexion avec une gare nouvelle à l'ouest, soit la création d'un nouveau pôle au centre de Toulon, et éventuellement la création d'un pôle à l'est.

On va arriver dans l'Est Var, et dans l'Est Var, on va créer une ligne nouvelle. Donc on va penser à une nouvelle infrastructure pour desservir un pôle de développement qui se trouve dans le secteur des Arcs, Draguignan, le Muy. Pour arriver à cette gare, il faut que l'on parte de Toulon et qu'on y arrive. Et donc on a plusieurs possibilités. Ce qu'il faut prendre en compte dans les études, c'est soit une ligne nouvelle, complètement nouvelle, pour aller le plus vite possible vers l'est, soit une amélioration de la ligne existante en créant de nouvelles voies quand cela est possible. Et quand les voies existantes ne permettent pas d'ajouter des voies et de conserver une grande vitesse, de créer une ligne nouvelle en secteur dédié, ce que l'on appelle une combinaison de lignes nouvelles/lignes existantes.

On arrive dans les Alpes-Maritimes. Dans les Alpes-Maritimes, on va repartir sur le principe de diffuser la grande vitesse. Et pour diffuser la grande vitesse, il faut là aussi une nouvelle gare. Cette nouvelle gare, on l'imagine entre Cannes et Grasse, dans le nord de Cannes, jusqu'à Grasse. Le lieu n'est pas défini, et c'est tout l'objet des groupes de travail géographiques, de préciser ce qui ne sont à ce jour que des flèches sur une carte. Cette gare intercepterait par exemple la ligne Cannes-Grasse pour pouvoir faire un maillage entre du TER et de la ligne grande vitesse.

A Nice, on arriverait sur Nice dans la zone de l'aéroport, comme cela a été dit également dans la salle. Il y a un très fort intérêt à connecter la zone de l'aéroport de Nice avec une grande infrastructure qui permettrait de gérer toutes les liaisons grandes lignes domestique françaises et ainsi libérer de la capacité sur l'aéroport de Nice pour lui permettre de continuer son développement pour l'international.

Il y a, comme cela est fait avec d'autres acteurs d'aménagement du territoire, une forte volonté d'aménager toute la zone de la vallée du Var, et on travaille avec l'établissement public d'aménagement sur le dossier de Nice aéroport pour que cette gare que l'on appelle « Nice aéroport » soit connectée à l'aéroport, mais qu'elle soit aussi connectée au tramway, à la gare routière qui pourrait être implantée là, et au parking relais qui pourrait être aussi imaginé là. Donc la création d'un pôle d'échanges fort dans cette zone.

De cette gare Nice aéroport, il va falloir que l'on traverse Nice. Pour traverser Nice, il faut réfléchir. Il y a deux manières : soit on passe en surface, soit on passe en dessous. Après Nice, donc à partir de l'est de Nice, il y a toute une grande zone, qui est la Riviera, qu'il va falloir desservir parce que ça fait partie de ce projet. Et là, nos financeurs nous ont dit : « il faut plus de fiabilité, plus de trains, et pour y arriver, vous devez combiner le plus possible la ligne nouvelle, une nouvelle infrastructure, et réaménager le réseau ».

Voici les 4 scénarios. Donc je vais rapidement passer sur chacun d'entre eux. Je vais vous donner certains éléments qui permettent de les différencier.

Vous avez le scénario qui dessert le mieux les centres villes. La particularité de celui-ci, vous voyez des doubles flèches vertes et orange qui décrivent des zones où on combine la ligne nouvelle et la ligne structure existante. Et puis vous avez des zones avec des flèches orange pleines, qui sont les secteurs de ligne nouvelle. Donc là par exemple, on voit bien qu'il y a Marseille Saint-Charles souterrain. Vous le retrouvez dans les 4 scénarios. Ces 4 scénarios, vous les avez dans le dossier qui vous a été proposé à l'entrée, que je vous invite à récupérer si vous ne l'avez pas fait. Et vous avez beaucoup plus de détails que ceux que je vais vous donner ce soir.

On arrive donc, dans ce scénario, à Toulon centre souterrain. Donc on passe sous Toulon, ce qui permet aux trains qui ne s'arrêtent pas à Toulon de filer et d'aller assez vite jusqu'à l'est. Derrière, on a une combinaison de lignes nouvelles/lignes existantes pour arriver jusqu'à la nouvelle gare qui pourrait être dans la zone Draguignan, les Arcs le Muy et permettre ainsi une connexion de la ligne nouvelle avec les lignes existantes. Et puis un grand secteur de lignes nouvelles qui permet d'arriver jusqu'à ce nouveau pôle d'échanges dont je vous ai parlé, qui serait Nice aéroport. Au milieu, vous voyez qu'il y a une ligne qui monte, qui s'appelle Cannes-Grasse, et donc une opportunité de mailler un réseau ferroviaire grande vitesse avec un réseau TER et donc de créer dans cette zone-là une nouvelle gare.

Dans ce scénario-là, vous avez un passage par Nice ville en surface. Et puis derrière, on file vers l'Italie en utilisant les infrastructures existantes, en créant de nouvelles voies quand on peut circuler à grande vitesse, ou en créant des maillons de nouvelles voies quand on ne peut pas utiliser la voie existante, en ajoutant des nouveaux rails. Vous voyez qu'il y a une nouvelle gare souterraine du côté de Monaco et que cette ligne file vers l'Italie.

Le coût complet de ce projet à l'horizon 2023, c'est-à-dire les nouvelles lignes, plus tous les aménagements des lignes existantes pour ce projet sont à 14,2 milliards à l'horizon 2023. Et pour arriver au projet complet, à l'horizon 2040, il va falloir ajouter 3,1 milliards d'euros.

Le scénario le plus rapide, je vais juste vous donner les grandes différences. Nous avons beaucoup plus de lignes nouvelles dans ce scénario. La gare de Toulon TGV ne serait plus à Toulon centre mais serait plutôt sur l'est, dans une zone qui pourrait être assez large, vers la gare de Cuers. Puis derrière une ligne totalement nouvelle jusqu'à la gare de l'Est Var, toujours cette possibilité de connecter l'ancienne ligne et la nouvelle ligne à l'Est Var. Et là, on file vers l'est. Et la particularité se trouve à Nice. Au lieu de passer par la ligne existante, de passer par Nice ville, on

passerait sous Nice pour filer le plus vite possible vers l'Italie. Après, le tronçon Nice-Italie est le même. Ce projet a un coût global de 13,2 milliards à horizon 2023, et un besoin complémentaire de 4,1 milliards à horizon 2040.

Comme je vous le disais, il y a aussi les perspectives économiques à prendre en compte et on a fait un scénario, qui est le scénario le plus économique. Le plus économique parce qu'il combine le plus possible lignes nouvelles et lignes existantes. Dans ce scénario, vous avez une ligne nouvelle de la frontière des Bouches-du-Rhône jusqu'à Toulon, et une gare qui n'est pas à Toulon centre mais qui est à l'est de Toulon. Avec un tunnel qui filerait sous Toulon pour y arriver.

Derrière, on combine lignes nouvelles/lignes existantes, on arrive à Est Var, et on file vers Nice en passant Ouest Alpes-Maritimes. Dans ce scénario, on passe en surface. Je vous expliquerai comment c'est possible. Ce scénario a un coût de 12,6 milliards à horizon 2023 et il faut rajouter 3,3 milliards pour arriver au coût complet à l'issue du projet en 2040.

Comme cela a été souvent expliqué, il faut mailler le réseau, et il y a donc un scénario qui prévoit un maillage plus important. Chaque point bleu avec une étoile dedans est un endroit où on peut connecter deux réseaux. Il y en a 8 possibles dans ce scénario : ils sont en amont de Marseille, à l'aval de Marseille dans la vallée de l'Huveaune. Et puis sur Toulon, la particularité est qu'au lieu d'avoir une gare à l'est ou au centre, on place une gare à l'ouest qui peut être dans un secteur assez large entre Sanary jusqu'à Toulon, et qui permet de délester la ligne nouvelle si jamais il y a un incident dessus, en passant par les lignes littorales, ou s'il y a un problème sur la ligne classique, de passer par les lignes nouvelles. Derrière, on combine lignes nouvelles/lignes existantes jusqu'à l'Est Var. Et puis on retrouve cette ligne nouvelle qui va de l'Est Var jusqu'à Nice aéroport. La particularité de cette ligne, comme vous pouvez le voir, il y a un peu avant la gare Ouest Alpes-Maritimes un débranchement possible pour desservir directement la gare de Cannes.

Les coûts. Ce scénario a un coût total de 14,5 milliards à l'horizon 2023, auxquels il faut ajouter 3,3 milliards à horizon 2040 pour avoir l'ensemble des aménagements.

On a vu les fonctionnalités, on a vu les scénarios, maintenant on va se concentrer sur notre territoire, pour le connaître, et voir ensemble comment on peut projeter ce projet dessus.

4. LE PROJET ET LE TERRITOIRE

Donc je vais vous expliquer très rapidement la méthode, comment on a évalué les enjeux, comment on a pu produire une synthèse de ces zones les plus sensibles, et comment pour l'instant on a commencé à dessiner une zone d'études préférentielle pour positionner à terme ensemble des fuseaux de passage. Je vous expliquerai après ce qui se passe sur les différents secteurs des Alpes-Maritimes et comment ça va se passer. On peut imaginer certains aménagements sur le territoire ensemble.

4.1. LA METHODE

On a fait un premier travail, nous RFF, avec le bureau d'études pour arriver d'une aire d'études assez large et descendre jusqu'à une aire d'études dans laquelle on va commencer à positionner les fuseaux. On a démarré ce travail. Je dis « démarré », parce que derrière on va présenter cela à tous les groupes de travail géographiques qui vont commencer à travailler dès la semaine prochaine. Et le but du jeu est que l'on complète les connaissances théoriques de RFF, que tout ce que les gens qui voudront bien s'impliquer avec nous dans les groupes de travail géographiques pourront nous donner d'éléments que nous n'avons pas vus ou pas perçus. Et puis on va voir avec tous les participants aux groupes de travail géographiques comment on va pouvoir aussi comparer certains éléments entre eux et donner plus de pouvoirs aux uns ou aux autres.

Cette analyse, on l'a faite en prenant en compte le milieu physique, les ressources en eau, tout ce qui peut concerner le milieu physique, le milieu naturel, terrestre, aquatique, on a pris en compte

l'homme dans son habitat, dans ses habitudes de travail, son activité, on a pris le milieu agricole, le paysage, le patrimoine, on a rajouté à cela des éléments techniques sur le relief de la région, parce qu'on a quand même en PACA la particularité d'avoir un secteur très vallonné. Donc on a pris en compte les altitudes, les pentes, ce que ça peut impliquer comme contrainte sur des profils de voies, des tunnels, des ponts. Et puis on a compilé ça dans une synthèse des zones les plus sensibles, et dessus, on a commencé à ébaucher une zone d'études préférentielle que l'on devra travailler ensemble.

A titre d'exemple, on va prendre le milieu humain, l'habitat. Sur cette carte, qui couvre notre département, vous avez en rouge foncé tous les secteurs dans lesquels on peut difficilement envisager, très difficilement envisager de poser une nouvelle infrastructure. Et puis en rose, vous avez tous les endroits où c'est un peu moins difficile. Et quand on combine toutes ces cartes, avec toutes les sensibilités, l'humain, le bâti, le milieu naturel, ça nous donne ce patchwork, qui nous donne pour chaque couleur une typologie de sensibilité ou d'enjeux. Et dedans, on va regarder comment passer notre ligne, ou notre fuseau plutôt, en prenant en compte le fait qu'il faut passer par des gares, et arriver à un certain point. Et ça nous donne cette zone que vous voyez en couleur un peu plus vive et que nous aurons l'occasion de détailler à fond, de zoomer, lors des groupes de travail géographiques. Ce que l'on appelle nous une zone d'études préférentielle.

4.2. LA DECLINATION DES SCENARIOS SUR LE TERRITOIRE

Cette déclinaison commence toujours par un constat. Ce constat a été fait. On a un réseau actuel qui est peu fiable, qui est peu efficace. On n'a pas assez de dessertes TER, on a des problèmes pour passer des trains à grande vitesse. Il est peu fiable parce que le moindre incident entre Eze et Nice plante toute la ligne jusqu'à Marseille. On a une ligne Mandelieu-Vintimille. Alors c'est Mandelieu jusqu'à Cannes, avec des trains qui arrivent de Grasse également. Et puis tous ces trains qui partent vers l'est le matin pour amener les gens qui travaillent dans ces zones-là, et le pendulaire, donc le soir les gens qui reviennent.

C'est la ligne la plus fréquentée en dehors de la région parisienne, ça a été dit, et c'est une des lignes les plus perturbées de France.

La déclinaison des scénarios sur le territoire, ce sont aussi des objectifs ambitieux pour notre territoire, l'accès à la grande vitesse pour les Alpes-Maritimes. C'est par exemple desservir comme je vous l'ai dit entre Cannes et Grasse, avec 4 trains aptes à la grande vitesse par heure en pointe. Donc ça veut dire par exemple que cette gare Ouest Alpes-Maritimes recevrait ces 4 TGV, 4 trains aptes à la grande vitesse, qui permettraient de diffuser dans cette zone-là et d'éviter d'avoir des gens qui vont prendre des trains à grande vitesse plus loin.

C'est aussi prendre en compte des besoins de grande vitesse à une échelle différente, à une échelle régionale, pouvoir aller de Marseille à Nice en une heure, avec un train direct. Vous avez dans la plaquette d'autres temps qui vous permettent de voir également comment un Nice-Marseille pourrait se passer si vous avez deux ou trois arrêts.

Vous avez aussi un besoin énorme de renforcement de l'offre TER. L'objectif que l'on a en tête, c'est un RER dans les Alpes-Maritimes, ça veut dire 8 TER par heure et par sens, ce qui permet vraiment aux gens de ne pas se poser de question de l'heure à laquelle ils vont prendre leur train. Vous allez à la gare, vous savez que dans 6 minutes, vous avez un train. Ces 8 TER, ce sont des TER qui font des dessertes locales. Et vous y ajoutez aussi ces TER inter-cités qui, eux, s'arrêtent dans les grandes métropoles. Donc ça fait encore plus de trains.

Vous avez l'offre de service spécifique pour Nice, avec cette volonté de desservir Nice et Nice aéroport, avec cette possibilité de remplacer les liaisons domestiques en avion par des trains à grande vitesse. Et puis vous avez aussi une problématique qui dépasse le cadre de la région. Vous avez le besoin de mettre les Alpes-Maritimes dans un contexte plus large, et de relier les

Alpes-Maritimes à l'Italie, à l'Espagne, à Gênes, à Milan, à Turin et à Barcelone. Ce sont ça les objectifs du projet.

Quelles sont les adaptations du réseau ? Comme l'a dit Jean-Michel, on est dans une zone urbaine très dense. On a un réseau qui est en limite de capacité, et il n'est pas imaginable de rajouter des voies pour faire passer tout ce trafic sur les voies existantes.

Donc les lignes nouvelles, on ne pourra pas les éviter. C'est aussi adapter du réseau sur du développement. C'est Cannes-Grasse par exemple qui doit être doublé. Parce que les 8 TER qui doivent aller jusqu'à Vintimille, il y en aura une certaine partie viendra de Mandelieu, mais il y aura aussi une partie qui viendra de Grasse. Donc ça veut dire doubler la ligne Cannes-Grasse. Et comment ça se traduit sur le territoire ? C'est la création d'une gare nouvelle dans les Alpes-Maritimes dont il faut que l'on discute en groupe de travail. C'est tout l'objet de ces groupes de travail. C'est de voir avec le territoire ce qu'il ressent des enjeux, des objectifs, et comment il les projette.

Le territoire est très contraint. Ça veut dire que l'on va réfléchir à de nombreux tunnels, mais les tunnels, ça coûte très cher. Et il va falloir aussi que l'on se pose la question de passer en surface. Et tous ces passages en surface, il faut qu'on les regarde ensemble.

Les franchissements de cours d'eau. Il y a dans notre département le Var, la Siagne... Et tous ces cours d'eau, il va falloir principalement les passer en surface et les passer en viaducs, et ces passages-là sont à discuter dans les groupes de travail.

Les adaptations du réseau. Il y a une particularité dont je voulais vous parler, c'est qu'entre Nice aéroport et Nice ville, étant donné que l'on va créer un gros pôle d'échanges lourds à Nice aéroport, et que les trains vont pratiquement tous s'y arrêter, les trains n'auront pas la possibilité de remonter en vitesse suffisamment avant de s'arrêter à nouveau à Nice ville. Ça veut dire que l'on aura un service entre Nice aéroport et Nice ville où tous les trains pratiquement auront la même vitesse. Et la particularité de cela est que l'on va pouvoir mettre les TER et les trains à grande vitesse à la queue leu leu, les uns derrière les autres, et que l'infrastructure existante entre Nice aéroport et Nice ville suffira pour faire passer tous ces trains. Il n'y aura pas besoin d'ajouter des rails si on veut passer en surface.

Il y a certainement à faire des travaux de signalisation, car la signalisation actuelle ne permet pas de mettre des trains aussi rapprochés. Mais l'infrastructure en elle-même, les rails sont suffisants.

Après, il y a des adaptations à faire sur la ligne nouvelle, et des adaptations lignes nouvelles/lignes existantes entre Nice ville et l'Italie. C'est une évidence pour la fiabilité, la robustesse, et développer le TER. Et par exemple, comme on va augmenter les services sur des lignes nord-sud, on va aussi travailler sur Nice-Grasse pour arriver à doubler partiellement la ligne.

La traduction sur le territoire, on l'a déjà vue, on en a déjà parlé. Ça veut dire que chez nous, on a beaucoup de tunnels. Les tunnels, il va falloir qu'on en parle.

Alain DESSAGNE

Merci Fabien Pastour. C'est un exposé assez complet qui doit éveiller pas mal de questions de votre part. Monsieur ?

Fabien MEYNARD, mouvement démocrate

Bonsoir. Je vais essayer d'être bref. J'ai pris des notes. Ma première intervention, c'est par rapport aux annonces de la CCI et du pouvoir local sur la connexion avec l'Italie. Je trouve que ce qui nous est présenté ce soir à la concertation est très pauvre, très réduit. Il n'y a pas de groupe de travail thématique par rapport à cette jonction avec l'Italie, donc aujourd'hui, le Front national, qui est déjà parti depuis longtemps, Madame Chenardy nous a fait peur en disant qu'il n'y avait plus

de financement européen. Si effectivement on ne parle pas suffisamment de la connexion avec l'Italie, quid des financements européens ?

Ensuite, je trouve que n'est peu ou pas évoqué, vous venez de le faire un petit peu à l'instant, le viaduc de Mandelieu, cette gare quelque part entre Cannes et Grasse. On a apparemment dans les scénarios préférentiels ou dans le couloir préférentiel un train qui va passer sur ou sous le lac de Saint-Cassien et qui va déboucher dans une grande vallée profonde entre le lac de Saint-Cassien et Sophia Antipolis. Donc là, il n'est pas question d'un viaduc. Vous l'avez à peine évoqué. Et je sais que quand on réfléchit à ça à Cannes, c'est très important.

Enfin... Non je vous ai tout dit.

Alain DESSAGNE

Très bien. Monsieur là-bas ?

Michel RAYBAUD, association TGV Provence Côte d'Azur

Bonsoir. Pour ce qui concerne la desserte de Nice plus spécialement, parce que je me suis inscrit sur un groupe de travail sur Nice. Il est question depuis très très longtemps de cette fameuse gare multimodale qui va être installée sur l'aéroport, le quartier de Saint Augustin. Et en même temps, il y a le lancement de l'opération de rénovation de la gare de Nice ville, et je voulais savoir si à l'avenir, il y aura toujours la garantie pour les Niçois de pouvoir prendre son TGV en gare centrale de Nice ville. Quelle va être la connexion ? Est-ce qu'il y aura une complémentarité entre les deux gares, ou est-ce que de temps en temps il y aura un TGV qui desservira uniquement la gare de l'aéroport ou alors uniquement la gare de Nice ville ? On sait par exemple qu'à Lyon, vous avez le TGV Paris-Lyon. L'un part de la gare de Lyon Perrache et dessert la gare de Lyon Part-Dieu. Donc je pense que la gare centrale de Nice ville est quelque chose d'incontournable. Est-ce qu'il y aura une garantie ? Parce que je vois que dans certains scénarios, il y a une desserte de Nice ville en souterrain. Est-ce que ça veut dire qu'il y aura une gare souterraine à Nice ville, ou est-ce qu'il y aura toujours la gare de Nice ville ? Parce qu'il y a ce beau projet qui a commencé en juin. On nous a présenté des scénarios d'aménagement de la gare de Nice ville pour justement accueillir les TGV. Alors s'il vous plaît, qu'en est-il actuellement ?

Jean-Michel CHERRIER

Je vais commencer par répondre notamment sur la question de Monsieur sur la pauvreté de la présentation sur la connexion en Italie. C'est une raison très précise. Le comité de pilotage, les cofinanceurs du comité de pilotage ont souhaité que le tronçon Nice-Italie soit intégré au projet. Monsieur Estrosi avait insisté sur ce point-là. Pour ce faire, la Ministre a demandé à RFF deux choses. Premièrement de saisir la Commission nationale de débat public pour savoir s'il y a lieu ou pas de faire sur le tronçon Nice-Italie un débat public. Parce que le débat public de 2005 avait porté sur le tronçon Marseille-Nice, avait évoqué à l'époque les logiques de continuité sur l'Italie, que la décision du comité de pilotage concernant les études complémentaires, les études préalables à l'enquête d'utilité publiques concernaient à la fois, alors c'est un petit peu technique, la mise en place du dossier d'utilité publique sur Marseille-Nice et l'étude d'amélioration du système ferroviaire entre Nice et l'Italie. Alors entre guillemets, sans toutefois viser l'enquête d'utilité publique sur ce tronçon.

Ce qui a donc été demandé par le comité de pilotage en janvier était d'intégrer ce tronçon à la déclaration d'utilité publique du projet. Donc d'avoir un projet de Marseille à l'Italie complet. Pour ça, le comité de pilotage a demandé à RFF de saisir la CNDP, la Commission nationale du débat public, ce qui a été fait le 31 août. Nous avons envoyé ce dossier. La CNDP va étudier le dossier et rendre un avis normalement à sa commission de début octobre pour savoir si oui ou non il

faudra un débat public sur le tronçon Nice Italie. Alors après, on a un certain nombre de possibilités. S'il faut un débat public, on aura à mettre en place un débat public sur ce tronçon ; s'il ne faut pas de débat public, on aura probablement ce que l'on appelle une concertation spécifique sur ce territoire. On rejoindra en fait le dispositif.

Donc ça, c'est la demande. Et c'est pour ça que nous, sur le projet, tant que la commission nationale du débat public ne s'est pas prononcée sur l'existence ou non d'un débat public, on ne traite pas le sujet plus profondément.

Par contre on parle quand même du système ferroviaire, parce que dans le cadre de cette décision, la Ministre nous a demandé d'étudier l'amélioration rapide de la ligne existante entre Mandelieu et Vintimille. Dans le cadre du contrat de plan inter-région, j'en ai parlé tout à l'heure, on a actuellement mis en place une convention de financement. On va avoir un comité de pilotage de ces études dans très peu de jours, le 20 septembre exactement, et on va regarder quelles sont les études nécessaires à l'amélioration immédiate, dans les années à venir, de ce tronçon pour le rendre plus performant avant les aménagements généraux du projet d'amélioration du système dans le cadre de LGV PACA.

Voilà pour la partie Nice-Italie. Je vais laisser Fabien répondre sur les aménagements.

Fabien PASTOUR

Merci. Vous avez évoqué la possibilité de passer par le lac de Saint-Cassien et de rejoindre après la zone. Actuellement, on a une zone d'étude préférentielle que l'on a commencé à ébaucher, qu'il va falloir que l'on travaille ensemble. Et à ce jour, je suis bien incapable de vous dire où pourraient passer les fuseaux. Moi, je n'imagine pas que l'on passe sur le lac de Saint-Cassien. Et après, vous avez clairement parlé des traversées des cours d'eau. Ça fait partie des choses que l'on doit travailler ensemble. Donc je ne sais pas si vous m'avez compris, mais je vous attends dans les groupes de travail géographiques.

Tu veux que je réponde sur la partie Nice exactement ? Sur la traversée de Nice, vous avez trois scénarios qui prévoient une traversée de Nice en surface, si c'est possible, et un scénario qui prévoit une traversée de Nice en souterrain. Ça veut dire que dans ce cas-là, les trains s'arrêteraient à Nice aéroport, et ceux qui débrancheraient sur la ligne nouvelle en tunnel partiraient vers l'est. Mais ça ne veut pas dire qu'il n'y aura pas une partie des trains qui débranche de la ligne nouvelle pour partir sur la ligne classique et desservir Nice Thiers. Les aménagements qui sont prévus sur Nice ville – la gare s'appelle Nice ville, quartier Nice Thiers – je les connais assez bien puisque je travaillais sur le dossier avant de rejoindre la mission LGV. Et clairement, c'est pris en compte dans nos réflexions sur la gare, c'est complété par les études que l'on fait à la mission. Et dans tous les scénarios, il y a une desserte de Nice ville. Si la ligne passe en souterrain, il n'y a pas de gare nouvelle à Nice souterrain, on va directement vers l'est. Par contre, il y a aura toujours la possibilité de décrocher les TGV et de les mettre sur la ligne classique et aller dans Nice ville.

Les objectifs de desserte, je ne les ai pas en tête précisément, ils dépendent des scénarios. On pourra les regarder ensemble si vous venez dans les groupes de travail – encore une fois. Et on regardera précisément ensemble ce que cela apporte de passer en souterrain ou en surface.

J'ai répondu à votre question ?

Alain DESSAGNE

Autre question ? Monsieur devant. Et vous après Monsieur.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Je ne m'adresse pas à nos interlocuteurs de RFF qui connaissent bien nos positions. Mais je voudrais relever deux anomalies dans la présentation de Monsieur Pastour. Monsieur Pastour nous parle de scénarios contrastés. Si l'on considère ce qui nous est imparti, c'est-à-dire réfléchir à la traversée des Alpes-Maritimes, vous constatez que depuis la gare Est Var jusqu'à Nice, il y a un seul tracé sur les 4 scénarios. Et ce tracé est identique sur les 4 scénarios, et sur les 4 scénarios, il y a une gare placée quelque part au niveau de Mougins ou de Mouans-Sartoux.

Alors je pose une deuxième question : où est le maillage ? Le maillage dans notre département. Vous avez à juste titre souligné que la sécurisation des circulations était un impératif. Je voudrais savoir comment vous pouvez sécuriser les circulations sur la ligne historique, la ligne littorale, si vous n'avez pas un maillage.

Je m'adresse à Monsieur Pastour. Je crains qu'il ne confonde maillage et correspondance voyageur. Il est évident qu'une gare située quelque part à l'intersection de la ligne Cannes-Grasse ne peut pas être une gare d'échanges. Une gare d'échanges est une gare qui est biunivoque, avec des circulations univoques qui permettent de passer d'une section de ligne à l'autre dans tous les sens de circulation.

Alors maintenant, j'en viens à cette fameuse gare Ouest Alpes-Maritimes. Elle est dans une zone en moyen pays, et elle ignore superbement l'existence du tiers de la population des Alpes-Maritimes qui est centré sur Cannes, elle ignore superbement que Cannes a une importance autre que, n'en déplaise aux habitants du moyen pays, Mouans-Sartoux ou Mougins. Elle représente le tiers de la population, c'est une ville d'importance majeure pour ce qui concerne la Côte d'Azur. C'est le premier pôle touristique de la Côte d'Azur. Alors je demande à tous les participants à cette réflexion qu'ils se penchent sur la question non seulement du tracé dans les Alpes-Maritimes, mais également des fonctionnalités que l'on attend de la ligne. Cette ligne devant suppléer, devant compléter les fonctionnalités de la ligne littorale.

Je peux quand même vous informer qu'à notre demande, un groupe de travail transversal gares a été décidé. Dans ce groupe transversal gares, je pense que les experts de notre pays qui ont travaillé sur les lignes nouvelles et sur l'intégration des gares dans les villes pourront apporter des éclairages indispensables pour réfléchir sur la traversée desserte des Alpes-Maritimes.

Merci

Applaudissements

Monsieur JAUVERT, Président de l'association défense environnement de Villeneuve-Loubet

Je vais être plus terre à terre. C'est clair que la LGV PACA, 90 % des personnes ici présentes souhaitent sa réalisation. Moi je me pose une question aujourd'hui, dans le cas où la LGV PACA est réalisée. On va tourner aux alentours de 15 milliards d'euros *grosso modo*. Combien pour faire Nice-Paris en LGV PACA faudra-t-il que je paye ?

Pourquoi est-ce que je pose cette question ? Parce que la semaine dernière, on a pris un aller/retour dans une compagnie aérienne low cost pour aller à Lyon : 90 euros. Avec un train, 160 euros l'aller/retour.

Je me pose vraiment la question. Cette LGV PACA, si on continue comme ça, vu le prix que ça va coûter, ça va être vraiment astronomique.

Applaudissements

Alain BOUISSET, administrateur d'une société environnementale et membre du conseil de développement de la CASA

J'ai une question très simple à poser. Est-ce que la gare Est Var est définie maintenant ? Est-ce que son lieu est défini ? Première question.

Deuxième question. Si cette gare est parfaitement définie, pourquoi ne pas faire le tronçon, comme l'a dit Monsieur Icart tout à l'heure, en priorité de Nice à cette gare, et utiliser pour la liaison avec Paris Paris-Aix-en-Provence TGV et directement cette nouvelle gare Est Var ? Je pense que le temps de parcours sera très peu supérieur à 4 heures.

Jean-Michel CHERRIER

Je réponds dans quel sens ? Je réponds peut-être aux dernières questions, puis je remonte un petit peu après. La gare Est Var n'est pas définie très précisément. Encore une fois, dans l'emplacement que l'on a évoqué tout à l'heure, entre Les Arcs, le Muy et Draguignan, en tout cas comme pour la gare Ouest Alpes-Maritimes, et Monsieur Molinari le sait, on a aujourd'hui à discuter sur l'opportunité de ces gares et la logique d'insertion dans le territoire. Et pour autant, ces gares ont des intérêts dans le dispositif socioéconomique, ont une réalité dans les zones de chalandise, et c'est aussi une réalité dans l'aménagement du territoire. Là, l'aménagement du territoire est une chose qui est toujours contrastée, sur laquelle tout le monde discute et sur laquelle il y a là aussi, de temps en temps, des consensus à rechercher. Et ces aménagements de gare ne sont pas dénués de sens. Ils ont une zone de chalandise assez forte au niveau de Cannes. Mais sur les liaisons Est Var-Nice, il y a tout à fait la possibilité de faire ce tronçon. Mais par contre, le raccordement que vous préconisez sur Est Var à Aix, c'est le scénario de Côte d'Azur, et clairement la décision du Gouvernement est le scénario des métropoles du sud. Donc ce n'est pas notre feuille de route, et donc ce n'est pas le scénario que l'on étudiera.

Donc voilà. Il faut prendre en compte que la réalisation du tronçon Est Var à Nice est une réalité qui permettrait de rendre plus efficace le système sur la zone des Alpes-Maritimes, mais qui n'améliorerait en rien les temps d'accès sur Nice, puisqu'on emprunterait la ligne classique jusqu'à Marseille.

Il faut vraiment être clair sur le sujet. La décision du Gouvernement et le travail du maître d'ouvrage se concentrent sur le scénario des métropoles du sud, et pas du tout sur celui de Côte d'Azur qui a été évacué.

Concernant l'utilisation et la tarification. Pour le coup, je ne botte pas en touche du tout, mais la responsabilité de RFF est de mettre en place une infrastructure. Cette infrastructure doit permettre à des opérateurs comme la SNCF mais d'autres – puisqu'on entre dans un dispositif d'ouverture à la concurrence – de mettre en place des services. Et ce sont eux qui fixent en partie la tarification.

Il y a un péage, ces entreprises ferroviaires payent à RFF le droit d'utilisation du réseau. Et donc ça a un prix et ça a un prix qui rejaillit sur les billets. Mais tout comme les low cost, le train propose aujourd'hui des tarifications... Vous avez pris un billet low cost, mais il y a aussi des prix moins chers sur les billets de train. En tout cas, je ne peux pas vous répondre directement puisque c'est l'utilisation du service ferroviaire qui fixe la tarification.

Intervention hors micro.

Je comprends très bien. Mais aujourd'hui on travaille des objectifs de coût de tarification de billet, mais après la modulation des coûts d'utilisation des trains, ce sont les entreprises ferroviaires qui le fixeront à l'aune de ces dispositifs. Donc je ne suis pas du tout apte à vous parler plus en avant de ça.

Est-ce que j'ai oublié une des questions ? Je crois que... Pardon ? Oui, pour Monsieur Molinari, je pense que l'on a souvent discuté de ce sujet-là. Tout ce qui concerne l'emplacement de la gare

doit faire débat, doit être discuté. Il y a un groupe de travail thématique qui est créé maintenant dans le dispositif pour en parler. C'est le lieu pour le faire. Nous, on a un certain nombre d'études qui concernent les zones de chalandise et l'implantation des gares Est Var, Nice... On comparera tout ça avec les experts qui vont bien, et on verra ce qu'il en ressortira et ce qui sera le mieux à faire.

Alain DESSAGNE

Merci. Y a-t-il encore des questions ? Madame ?

Mari-Luz NICAISE, conseillère municipale à Nice

Je voudrais intervenir sur le problème des gares à Nice. Et accessoirement sur l'aéroport. Je suis effarée de voir à quel point tous ces différents parcours proposés sont obnubilés par la nécessité d'une gare multimodale devant l'aéroport. Premièrement, qui descend d'un train pour aller prendre un avion ? C'est déjà à démontrer.

Deuxième point, nous sommes, vous ne pouvez pas l'ignorer, au milieu d'une crise énorme de l'énergie, et économique. Quand je pense que Monsieur évoque les 80 euros pour aller à Lyon, qui sont la conséquence d'une sponsorship d'Easy Jet par les aéroports, dans 10 ans, je voudrais savoir ce que sera devenu le trafic international longue ligne. Je sais de source sûre qu'au Maroc, pour partir de certains aéroports marocains sur les lignes nationales, ils attendent que l'avion soit rempli pour le faire décoller. A cause du prix du carburant.

Donc je ne suis absolument pas certaine de la pertinence de forcer dans une zone restreinte, fragile, en bordure d'une zone Natura 2000 cet énorme bazar que l'on vous nous monter, où on veut superposer la gare de la ligne à grande vitesse, la gare du tram troisième ligne, la gare routière... Alors que nous avons à Nice une gare centrale qui ne demande qu'à être rénovée et qui peut l'être, et des surfaces considérables que l'on peut consacrer à l'est de la ville au rail, qui appartiennent en site propre à la SNCF, alors que ce n'est pas le cas dans le site de l'aéroport.

Donc les gares sont quelque chose d'extrêmement important. Pour prendre le train, on rentre dans une gare, on vit un moment dans une gare. Et quand on sort du train, on est aussi dans une gare. Donc c'est à mon avis un des points cruciaux. Et je trouve qu'à Nice, on a spécialement mal étudié la question.

Applaudissements

Madame DESVIGNES, indépendante

Je voudrais poser deux petites questions. Vous nous avez montré plusieurs tracés. Il y a des lignes complètement nouvelles, et des lignes existantes. Je voudrais savoir les temps de parcours entre les différents tracés.

Il y aura d'autres trains que les français qui vont circuler sur les lignes qui vont être créées. Il y a des gens qui ont du souci pour les fonds européens : est-ce que ce ne sera pas obligatoire ?

Alain DESSAGNE

Vous voulez dire est-ce que le financement européen ne sera pas obligatoire ?

Madame DESVIGNES

Oui, puisqu'il y aura d'autres trains que la France.

Alain DESSAGNE

On prend la question de Monsieur également. Monsieur qui n'a pas pris la parole.

Jean GROMONT, résident à mi-temps dans la banlieue de Nice

Je trouve que c'est très intéressant de voir cet accord des grands élus régionaux sur ce projet métropoles littorales. Et l'accord qu'a donné le Gouvernement sur des projets qui se situent *grosso modo* entre 2 milliards et 14 milliards d'euros, ce qui ne me paraît quand même pas rien.

Mais puisque les choses sont semble-t-il ficelées dans cette feuille de route, il serait intéressant de savoir, de bien faire la différence entre la partie Marseille-Est Toulon puis ensuite Est Toulon-Nice.

Et que l'on fasse bien apparaître les deltas qu'il y a sur ces deux tronçons. Parce que quand on dit ce sont 11 ou 14 milliards, c'est un peu la même chose. Mais il serait intéressant que chacun puisse voir ce qu'il se passe entre Marseille-Toulon Est et Toulon Est-Nice.

Alain DESSAGNE

De quel point de vue ?

Jean GROMONT

Du point de vue du coût.

Alain DESSAGNE

Bien. On peut répondre à ces questions ?

Jean-Michel CHERRIER

Alors les coûts. Sur tous les tronçons ça fait partie du dossier des études complémentaires qui ont été menées en 2008. C'est un dossier que vous pouvez entièrement voir, avec à la fois l'ensemble des temps par secteur et des coûts par secteur qui ont été estimés. Sur le site internet, c'est absolument complet, toutes les évaluations ont été faites. Vous les retrouvez. Je ne les ai franchement pas en tête, c'est très long, mais vous pouvez les avoir complètes.

Sur la partie de financement européen, vous l'avez vu tout à l'heure, la convention de financement des études, il y a déjà un apport de l'Europe. La convention est répartie à peu près équitablement. En gros ce sont des montants aux environs de 5 millions d'euros. Et l'Europe a déjà apporté sa contribution à hauteur de 1,75 million d'euros. Et elle va compléter ça.

Dans le cadre des projets, c'est ce que l'on a évoqué dans la connexion avec l'Italie et ce qui se passera. Bien sûr la mission financement dont c'est le travail va aller chercher la construction de dossier pour avoir une participation des financements européens. C'est la base de son travail, comme elle va aller chercher les financements du Gouvernement français, comme elle va aller chercher le financement de RFF et des collectivités. C'est son travail de faire le montage, ou en tout cas de proposer les dispositifs financiers pour financer l'ensemble de cette enveloppe développement de projet. L'Europe en fait partie, et c'est une recherche légitime d'impliquer l'Europe dans ce financement puisqu'on a l'arc méditerranéen.

On a parlé de deux choses. On a parlé de la crise d'énergie et du pôle d'échanges. Il ne m'appartient pas de juger de l'opportunité de la création d'un pôle d'échanges. C'est de l'aménagement de territoire, c'est sur votre territoire que les choix se font. Par contre, il appartient à RFF de prendre en compte dans le cadre d'une opération d'intérêt national, comme c'est le cas

dans la plaine du Var, et la demande de mise en place d'une desserte ferroviaire à l'intérieur d'un pôle d'échanges, de le prendre en compte.

Aujourd'hui, on travaille dans le cadre d'une opération d'intérêt national avec l'EPA, l'établissement public d'aménagement, pour regarder comment on va pouvoir insérer le dispositif ferroviaire avec les travaux du tram et les aménagements. C'est la limite de notre prestation, puisque les choix ne sont pas faits chez nous.

Sur la crise de l'énergie, là aussi c'est un enjeu qui est extrêmement important, on en est conscients. Moi, je ne peux que vous répondre sur ce que sont les avantages. On l'a mis dans l'animation tout à l'heure. Je ne pense pas que l'on puisse s'opposer au développement du ferroviaire et au développement de la partie avion puisque c'est complémentaire. Ce ne sont pas du tout les mêmes services. Après, je pense que malgré tout, dans la société actuelle, on aura un développement des vols longue distance. Et je pense que c'est justement une sorte de transfert qui se fait entre l'utilisation du train dans les services nationaux, et on voit qu'arriver à Nice en 4 heures va...

Aujourd'hui dans nos études, on estime qu'on a une part modale, donc une part de « récupération » du trafic aérien avec un pôle d'échanges à Nice aéroport, Nice Saint Augustin, de près de 30 %. 30 % de ce que l'aéroport utilise aujourd'hui. Des ports, des clients avion, l'air, le train, à partir du moment où on arrivera à Nice en 4 heures.

Malgré tout, le dépassement du nombre de personnes important, ça reste quand même au niveau du train que l'on gère le mieux les évolutions de développement durable et de contrôle de dépense de l'énergie sur cette affaire. Et je pense malgré tout que ce n'est pas illogique d'avoir une complémentarité des gares avec tout le monde. Toutes les personnes qui descendent du train ne prennent pas l'avion, mais pour ceux qui le font, avoir ces liens-là... On a aussi ces logiques de dessertes urbaines, on prévoit dans le même temps des réaménagements des lignes de tram ou de métro en fonction des agglomérations. On essaye d'avoir une cohérence sur l'aménagement des transports à l'échelle de la ville et du territoire.

Alain DESSAGNE

Il y avait une question sur la comparaison des temps de parcours des différents scénarios. Je ne sais pas si sur les fiches vous avez pu regarder : au dos des fiches, vous avez certains temps. Pas pour toutes les destinations, mais les principales destinations sont au dos des fiches.

Jean-Michel CHERRIER

Là aussi, les temps plus détaillés, vous les retrouvez dans les études complémentaires.

Alain DESSAGNE

Y a-t-il encore une question ? Alors on redonne le micro à Monsieur, et on fait en sorte qu'il puisse s'exprimer et que l'on puisse lui répondre.

Alain BOUISSET

Ma question a été mal comprise et mal interprétée. Je fais régulièrement le trajet Paris-Nice en TGV. Le TGV passe par Aix-en-Provence, évite Marseille et Toulon et arrive aux Arcs. Et de là, je disais si en suivant ce trajet-là sans rien toucher, en prenant ce trajet et en ayant la liaison directe des Arcs à Nice avec une nouvelle ligne, et bien on arriverait à un peu plus de 4 heures. Donc sans avoir à attendre que le tracé par Marseille et Toulon soit terminé. Pour rejoindre un peu ce qu'a dit Monsieur Icart tout à l'heure, en commençant le tracé à partir de Nice. Vers Paris.

Jean-Michel CHERRIER

Je n'ai plus les temps en tête. Je ne vous contredis pas parce que je n'ai plus les temps en tête.

Alain DESSAGNE

Encore une question ?

Jean-Paul BENSOUSSAN, simple citoyen

Il y a beaucoup de représentants d'associations et de politiques.

Vous avez beaucoup de réunions intermédiaires, de rapports préliminaires, de rapports intermédiaires, d'audit, qui coûtent énormément d'argent, qui prennent énormément de temps. Pourquoi ça n'irait pas plus vite ? Pourquoi autant de temps ? Des ponts, des tunnels, on sait les construire. On va sous la Manche, on est passé sous le port de Marseille, on traverse le Mont-Blanc. Beaucoup de problèmes techniques, mais qui ne sont pas insurmontables. Mais pourquoi toujours attendre ? En Chine ils ont fait un nouveau TGV pour gagner une demi-heure, et ils ont mis 3 ou 4 années pour le construire. Pourquoi nous, on pense toujours 2023, 2040 ?

L'écologie. C'est vrai qu'elle est là l'écologie. L'économie, elle est là. Le tourisme, il est là. L'emploi... Peut-être que tout ça pourrait s'accélérer.

C'est juste un point de vue, ce n'est pas une question.

Alain DESSAGNE

Il semble que le processus de décision en Chine soit assez différent.

Jean-Paul BENSOUSSAN

C'est certain. Mais quand on fait des comparaisons et qu'on dit que les études de faisabilité ont commencé déjà depuis 30 ou 40 ans, qu'on a lancé déjà un débat public depuis 2005, et qu'on arrive en 2012 et qu'on n'a pas avancé d'un iota... On ne va pas dire de faire comme eux, mais simplement avancer plus vite.

Un intervenant

Une simple question qui concerne les schémas présentés par RFF. On ne voit que l'arc méditerranéen. Le tracé, c'est l'arc méditerranéen, alors que pour nous c'est Paris-Marseille-Nice.

Brouhaha

Julien-François COLIN, simple citoyen

Bonjour. J'ai une question par rapport à la gare Est-Ouest. Pourquoi ne pas l'envisager à Cannes, en souterrain, je ne sais pas. Dans moins de 2 mois, il va y avoir le G20 à Cannes, les 20 plus grands chefs d'Etat du monde seront présents, ce qui prouve l'importance de cette ville.

Et j'ai une autre question sur la gare Est Var. Est-ce que ça pourra relancer le débat de la réouverture de la ligne Les Arcs-Draguignan ?

Merci.

Jean-Michel CHERRIER

La desserte de Cannes, dans un des scénarios, elle existe. Elle est proposée. Il y a une virgule qui propose de la faire. Il conviendra d'en discuter. Les accès sur Cannes sont importants. Il faut regarder les coûts que ça génère. Ça fera partie du travail des différents groupes géographiques. Je suis certain que vous poserez la question dans les groupes géographiques. Je suis certain que le sujet ne sera pas évité. Voilà. Donc il faut travailler sur le sujet, bien entendu. C'est à regarder.

Pour le débat des Arcs-Draguignan, non, il n'y aura pas de débat. Aujourd'hui, une étude a été relancée, est en cours, qui va regarder l'opportunité ou pas de rouvrir la ligne. Il faut laisser ce travail se faire. Mais très honnêtement, il n'y a pas de concurrence sur le sujet. Il y a la desserte de Cannes à regarder, et à étudier concrètement dans le système.

Alain DESSAGNE

Madame, une dernière question.

Brigitte GOURMANEL, associative à Cagnes-sur-Mer

Je fais partie du GIR Maralpin et de Région verte. On travaille sur ce projet ferroviaire, sur les besoins ferroviaires de notre département depuis plus longtemps encore que le débat public, puisqu'on a démarré ça avec la troisième voie. Cette réflexion, on l'a démarrée avec la troisième voie. Est-ce que le projet qui nous était offert pouvait répondre durablement à nos besoins ? On n'est pas des spécialistes, mais on a tout de suite compris. Et vous avez fait ce chemin-là, ça a pris, pas 10 ans mais presque, pour arriver à aboutir à notre réflexion. On est contents. On est quand même contents.

A l'époque, on vous disait quand même que la troisième voie est soumise à tous les aléas climatiques, elle passe en zone urbaine dense, elle a une incidence foncière énorme. Et on n'a jamais pu obtenir son seuil de saturation. Donc ce n'était pas un équipement durable pour nous.

Par contre, on avait des besoins urgents. Des besoins urgents en ce qui concerne le transit, en ce qui concerne nos déplacements de proximité, et en ce qui concerne le fret. Cette troisième voie ne répondait pas à nos questions. Quand le débat public est arrivé, on était contents de pouvoir remettre cette question sur le tapis. Et s'y ajoutait l'ouverture des voies à la concurrence, fret et voyageurs, et l'obligation qui nous paraissait indispensable de s'ouvrir à l'Italie. On ne pouvait pas rester coincé dans notre petit truc, s'arrêter à Nice et point barre. Donc le débat public, déjà là pour nous était faussé.

A l'époque, il y avait une réunion à Cagnes-sur-Mer, où les ingénieurs de RFI et de RFF étaient là. Je me souviens qu'ils étaient assis de chaque côté d'une allée, regardant bien droit devant eux, s'ignorant superbement. Et on les avait interpellés en disant : « vous êtes bien gentils, mais maintenant vous allez vous tourner l'un vers l'autre et puis nous concocter une connexion à Vintimille, parce que pour nous c'est insupportable que cette ligne s'arrête à Nice ». Nice n'a pas vocation à être le terminus de la LGV. Donc ça, c'était en 2005. On est en 211. Aujourd'hui, on parle d'un débat public pour mettre ça sur le tapis, mais nous, ce chemin-là, on l'avait déjà fait en 2005.

Donc ça nous paraît difficile maintenant de remettre ça sur le tapis. D'autre part, on a l'énorme projet de l'OIN qui va générer des besoins monumentaux, qui viennent s'ajouter à nos besoins qui ont encore augmenté depuis le débat public.

En ce qui nous concerne, nous n'avons pas pu obtenir d'information précise sur l'aménagement de ce territoire, sur les besoins qu'il va générer. Et donc on aimerait bien que cette LGV participe de façon cohérente aux besoins qui seront générés par cette OIN.

Donc on a envie d'avoir une vision globale sur l'aménagement de ce territoire, avec un projet qui normalement... je rappelle quand même que notre voie historique a 160 ans. Donc on doit être capable en investissant 14 à 17 milliards de prévoir un projet qui dure plus de 100 ans, et qui soit capable de s'adapter. On a une ligne, on l'a dit aussi, qui est soumise à tous les aléas climatiques. Miser sur cette ligne pour assurer des déplacements et des transports lourds, c'est impossible. Donc on a besoin...

Elle est précaire notre ligne historique. Elle a fait son temps. On va essayer de l'exploiter le plus longtemps possible, mais prévoir de part en part des bretelles de raccordement qui permettront de basculer sur la ligne nouvelle lorsque la ligne historique est interrompue par tous les incidents, que ce soit des suicides ou que ce soit des problèmes, un coup de mer, les chutes de pierre, et *cætera*. On a ça régulièrement. Et ça, ça se prévoit maintenant.

Nous savons que notre ligne historique est précaire. C'est un investissement très lourd, on a besoin de voir beaucoup plus loin, et on n'a pas l'impression que vous avez fait pendant tout le temps depuis le débat public le chemin que nous avons fait il y a 5 ans.

Et d'autre part le projet de troisième voie avance. On aimerait savoir où en sont les décisions. Une enquête parcellaire : où en est-elle en 2011 ? Le projet : on s'est rendu compte que lorsqu'il est sorti en 2000, il prévoyait 30 kilomètres de troisième voie pour 235 millions d'euros. Aujourd'hui on réalise 5 kilomètres pour 160 millions d'euros en surface. Est-ce qu'on continue dans ce schéma-là ? Est-ce qu'on ne prévoit pas de garder les sous pour des projets plus sérieux ?

Quand on a vu arriver le débat public, le projet sur les Alpes-Maritimes c'était LGV sur troisième voie de Cannes à Nice. Je suis désolée, mais pour nous... On a fait du chemin. On n'en est plus là, c'est très bien.

Jean-Michel CHERRIER

C'est ce que je note Madame, parce que je crois que l'on est quand même en accord sur beaucoup de choses. Le travail et la réflexion apportés par le GIR Maralpin sont conséquents. Si aujourd'hui on reprend dans le cadre des objectifs de 2023 et de 2040 un système ferroviaire global, c'est ce que vous réclamez. C'est-à-dire une réflexion générale sur l'aménagement du territoire et l'aménagement des transports. Donc là, je crois qu'on est vraiment en ligne. Le temps, RFF ne le maîtrise pas toujours complètement. RFF est un maître d'ouvrage qui réalise les travaux à la demande. RFF ne prend pas les décisions politiques. Et vous le savez très bien, tous ces projets d'infrastructure passent par des décisions politiques. Par contre RFF est là dans le cadre de ces demandes.

Je crois qu'aujourd'hui on est vraiment complémentaires. Les réflexions que vous avez faites, on les reprend. Je l'ai dit en début de séance, et peut-être que l'on pourra faire le mot de la conclusion sur ce point. J'ai beaucoup entendu la frustration du temps sur ces réflexions, sur ces besoins, et *cætera*. Je suis chef de projet, j'ai un objectif que l'on m'a assigné, qui est fait par le comité de pilotage, dont l'ensemble des collectivités que l'on a citées tout à l'heure sont parties prenantes.

L'Etat, représenté par son président qui est le Préfet de région, nous demande de mettre en place un système ferroviaire aujourd'hui. On a une concertation et des décisions à la fin de l'année, qui sont importantes et qui vont enclencher le planning que j'ai évoqué tout à l'heure. Je crois qu'il faut être conscient qu'encore une fois, ce n'est pas si facile que ça d'arriver à un consensus, à une perception globale des éléments. Sur le territoire, il y a des enjeux qu'il faut arriver à comparer, et nous avons besoin que le consensus soit mis en place de manière à ce que l'on puisse amener le comité de pilotage à prendre des décisions pour la mise en place de ce système ferroviaire. Et là c'est pour demain puisque décembre, c'est vraiment demain.

Alain DESSAGNE

Nous allons terminer cette soirée. Je vous remercie beaucoup pour les nombreuses questions que vous avez posées. Vous pouvez continuer à poser des questions, notamment sur ce petit document, sur ce bulletin qui est à l'entrée. Vous avez une enveloppe T également qui est prête. Donc vous pouvez le remplir et l'envoyer sans aucun frais. Soit pour poser une question, soit pour vous inscrire à un groupe de travail géographique. Vous avez également un registre à votre disposition dans cette salle, à la sortie de la salle.

Je vous invite à aller sur le site lgvpaca.fr sur lequel vous trouverez tous les documents de la concertation, des études et d'une grande partie des documents d'études à télécharger.

On vous donne rendez-vous pour les réunions publiques de fin novembre qui feront le bilan des travaux menés dans les groupes de travail géographique. Et on aura donc un premier bilan sur les scénarios et les fuseaux de passage.

Merci à tous et bonsoir.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – 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