



BLNB

(Basta Ligne Nouvelle Biot !)

Collectif pour modifier le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte D'Azur SNCF-Réseau

Contribution de l'association à la concertation post débat public
Septembre à Décembre 2016

Introduction

La perspective d'un arc méditerranéen ferroviaire reliant l'Italie à l'Espagne, à la demande pressante des élus niçois, a abouti à la décision de l'État de confier en 2005, le pilotage du projet **LGV-PACA (Ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur)** à Réseau Ferré de France et de le soumettre à un débat public.

Depuis 2005, le projet initial a connu quelques changements, notamment l'abandon du tracé direct Nice-Aix au profit du "tracé des Métropoles" via Toulon et Marseille et s'appelle aujourd'hui **LN-PCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur)**. La traversée du Haut Var, envisagée dans le projet initial, a été abandonnée suite à une très importante mobilisation citoyenne.

Aujourd'hui SNCF Réseau nous dit que l'État a retenu l'évolution du projet de ligne à grande vitesse vers une ligne nouvelle, à réaliser par phases :

- la priorité 1 portant sur le traitement des "nœuds" (ferroviaires) de Marseille et de Nice (les tronçons Marseille-Aubagne et La Siagne-Nice) à réaliser avant 2030
- la priorité 2 consacrée à l'amélioration des tronçons Aubagne-Toulon et Est Var-Siagne (entre 2030 et 2050)
- des aménagements complémentaires qui permettront de traiter les sections Toulon-Est Var et Nice-Italie (après 2050)

La consultation publique sur le projet de la LN-PCA a débuté le 21 avril et s'achèvera le 30 décembre 2016 sous l'égide de la *Commission nationale du débat public*.

Aux dires de SNCF Réseau, le projet LN-PCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur), qui succède au projet LGV-PACA, a comme objectif « d'ouvrir la région aux autres régions françaises et désenclaver l'Est de la région en le reliant au réseau français à grande vitesse ». Il n'est donc en rien un projet qui facilite les déplacements quotidiens sur Sophia-Antipolis. Sur le territoire des Alpes Maritimes, le projet qui nous a été initialement présenté consiste à établir, à partir de Nice St Augustin, un tronçon de Ligne Nouvelle, via le secteur de Sophia-Antipolis comportant une gare nouvelle appelée OAM, jusqu'à la Vallée de la Siagne.

Quelle que soit la position de la gare OAM (Bréguières, Fugueiret ou Bouillides) tous les tracés ont un impact sur Biot.

Siège de l'association : 1684 chemin Saint Julien 06410 BIOT

Email : bastalignenouvellebiot@gmail.com page facebook : Basta Ligne Nouvelle Biot

De septembre 2016 à décembre 2016, dans le cadre de la priorité 1, la concertation concerne les variantes des tracés entre une gare Ouest Alpes Maritimes sur le territoire de Sophia Antipolis et Nice Saint Augustin.

Pour SNCF Réseau, cette concertation a pour but unique de permettre au citoyen de choisir un tracé parmi les 3 proposés.

Du point de vue de BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT, lors de cette étape, dite de concertation post débat public, nous ne sommes pas dans la découverte d'un projet, mais dans la conduite d'une deuxième phase d'un processus qui peut encore révéler des points de blocage, y compris sur l'opportunité du projet.

Nous rappelons que la période post débat doit permettre aux citoyens d'évaluer tous les aspects concrets du projet qui sera porté au dossier d'étude d'impact. Il faut donc, durant cette concertation, atteindre un degré élevé de définition du projet. Nous avons malheureusement constaté au cours de la concertation que SNCF Réseau affirme le bien fondé d'un projet dont elle est juge et partie.

En se référant aux textes en vigueur, BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT souligne que le sens de la consultation post débat est d'inscrire le projet dans une dynamique multicritères qui permette d'identifier les avantages et les inconvénients du projet et des 3 tracés, afin d'apporter des réponses au citoyen.

Les réponses doivent être basées sur des études dont SNCF Réseau doit fournir la méthodologie et les résultats.

La qualité des réponses apportées aux citoyens par SNCF Réseau lors des réunions publiques et des permanences ne relève pas d'un souci d'évaluer les risques du projet ni de permettre aux citoyens d'identifier si le projet vaut l'investissement. En effet les réponses sont souvent évasives et relèvent plutôt d'un argumentaire destiné à convaincre que seule la solution retenue est envisageable.

SNCF Réseau utilise des arguments se rapportant aux principes du projet global plutôt que de répondre aux questions sur les aspects factuels et concrets en lien avec la faisabilité, les impacts et l'utilité de la ligne nouvelle PCA.

SNCF Réseau répond à nos questions sur les risques naturels et environnementaux sur le mode « nous avons des experts, ne vous inquiétez pas » ou bien « ce risque ne peut pas être évalué à cette étape du projet, il le sera lors de l'étude d'impact ».

Nous avons dans notre avis relevé des points qui nous empêchent véritablement d'identifier la pertinence du projet.

A ce jour, SNCF Réseau présente la consultation comme ayant pour objectif le choix entre 3 tracés de la boucle azurée. Cet objectif n'est pas réalisable en raison de l'absence totale de données factuelles, mesurables et suffisamment détaillées pour permettre à la population de se projeter.

Il est choquant de constater que SNCF Réseau ne développe que des arguments en faveur du dossier et que les rares résultats d'études présentées sont le fait d'ingénieurs de SNCF Réseau.

Nous souhaitons, comme il est légitime de le faire à ce stade de la concertation, des rapports complémentaires constitués d'études documentées par des experts indépendants afin que nous puissions vérifier la solidité des résultats.

Vous trouverez ci-dessous les différents points qui nous permettent d'affirmer que le projet de traitement du nœud Niçois n'est pas acceptable en l'état et doit être reconsidéré.

1. Le projet ne tient pas compte des risques naturels présents sur Biot

- Risque d'inondation :

En octobre 2015, Biot a été victime d'une catastrophe naturelle responsable de 3 décès et de millions d'euros de dégâts.

La commune de Biot est particulièrement exposée aux risques d'inondations, potentiellement générés par le débordement des 4 cours d'eau qui la traversent : la Brague, la Valmasque, les Combes, les Hors.

Toutes les positions de gare sur Sophia Antipolis et les parkings attenants (1700 places) entraînent une imperméabilisation importante des sols en amont de la Plaine de Biot, ce qui augmentera le débit des cours d'eau se jetant dans la Brague, aggravant le risque d'inondation sur la partie basse de la commune de Biot.

La Brague n'est même pas citée dans le paragraphe inondations des études de la phase 1 qui se borne à affirmer que « la traversée perpendiculaire de vallées inondables ne pose pas de problèmes particuliers, en effet, on sait dimensionner les ouvrages de franchissement pour garantir une absence d'incidence sur l'écoulement des crues : Gapeau, Siagne, Var, etc».

Nous exigeons un rapport complémentaire de l'impact de chaque tracé sur le risque d'inondation pour Biot. Ce rapport devra prendre en considération les plus récentes recommandations et directives de l'Etat en la matière.

- Risque de glissement de terrain :

Compte tenu qu'une partie de la commune a été classée en catastrophe naturelle en 2008, suite à des mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols (fissures nombreuses),

nous exigeons un rapport complémentaire de l'impact de chaque tracé sur le risque de glissement de terrain pour Biot.

- Risque incendie :

Une grande partie de la commune est en zone rouge incendie, cela ne semble pas être un élément significatif pour SNCF réseau.

Nous exigeons un rapport complémentaire de l'impact de chaque tracé sur le risque incendie pour Biot.

2. Contrairement à l'information à caractère publicitaire placardée dans tout le département, le projet de Ligne Nouvelle ne « fait » pas « du bien » aux déplacements quotidiens des Alpes Maritimes.

La concertation de 2011 a identifié le fait que la grande vitesse n'était pas l'enjeu prioritaire et qu'il fallait améliorer les trains du quotidien.

Nous pensons que c'est la raison pour laquelle SNCF Réseau vante les mérites en termes de déplacements quotidiens de la boucle.

Le coût du nœud niçois a été évalué à 4,2 Mds d'euros. La désignation de ce projet, comme l'énormité de son coût, ont suscité les réserves de l'un des chantres officiels de la SNCF, Michel Leboeuf, qui dans son ouvrage *La grande vitesse ferroviaire* [pages 611 & 612], s'étonne de la configuration du "nœud ferroviaire de Nice"... "qui n'est autre qu'une section de LGV Paca sans création de nouvelles voies en amont ou aval de la gare" (État des lieux Jacques Molinari GIR Maralpin sept 2016).

Malgré ce constat SNCF Réseau affirme dans le dossier que la boucle apportera :

- 10 TER/heure en pointe de Cannes centre à Nice (8 par le littoral, 2 par la boucle, avec des temps de parcours comparables)
- 8 TER/heure par sens sur la ligne littorale (soit une desserte moyenne à 7 minutes) à condition que les TAGV empruntent la boucle
- des liaisons nouvelles Nice Ville / Nice Aéroport - Sophia - Cannes - Antibes - Nice – Vintimille (2 liaisons par heure et par sens en heure de pointe.

Ces données n'engagent que la responsabilité de SNCF Réseau mais elles nous permettent d'affirmer que la boucle azurienne ne répond pas aux besoins de mobilité de la région au motif que :

- seuls 15% des actifs de Sophia vivent à Cannes et Nice ; 50% vivent autour de la technopole et près de 30% à Antibes
- seul un maillage fin peut répondre à la forte dispersion de la population sur le territoire.

Nous pensons que ce projet de TGV n'améliore pas les déplacements quotidiens des habitants des Alpes Maritimes et que de plus son coût exorbitant interdira tout autre investissement au Conseil Régional.

Nous savons que SNCF Réseau a reconnu que la création de la boucle TGV allait engendrer de nombreuses difficultés d'exploitation sur la circulation globale et sur l'exploitation de la gare de Saint Augustin.

Nous exigeons un rapport complémentaire sur l'amélioration des déplacements quotidiens qui prennent véritablement en compte les flux entre les lieux de résidence et les lieux de travail et les principaux pôles d'attractivité du département.

De plus, le train implique une problématique du premier et dernier kilomètre, non prévue par ce projet, qui aggraverait les conditions de circulation sur Sophia avec des allers-venues de nombreux véhicules autour d'une nouvelle gare.

Aucune étude présentant une méthodologie de calcul ne nous a été présentée à propos de l'impact sur le trafic routier et des surcoûts pour les collectivités territoriales locales des aménagements.

On notera qu'en 2014, le ministre des transports M. Cuveillier a validé le principe d'une gare nouvelle positionnée en surface avec 4 voies à quai sur le site des Bréguières, tout en demandant très explicitement «qu'une réflexion sur les opportunités de son positionnement et sur les conditions de desserte du site soit précisée en regard de l'articulation avec l'offre de transport local».

Lors de la concertation nos questions sur ces points n'ont reçu que de vagues réponses du type « il appartient aux collectivités locales responsables de l'aménagement d'aménager ».

Nous exigeons un rapport complémentaire sur l'impact de l'implantation de la gare sur le trafic routier.

Nous exigeons un rapport complémentaire sur l'articulation des différents tracés avec l'offre de transport local et sur l'intérêt des différents tracés en fonction des différents projets du territoire.

3. Le projet va détruire le poumon vert de la bande littorale des Alpes Maritimes

Le territoire concerné est essentiel pour le département qui travaille depuis des années à sa protection , il comprend :

- 4 parcs départementaux (Valmasque, Brague, Bouillides et Vaugrenier),
- 2 zones Natura 2000 (Dôme de Biot et Gorges du Loup)
- Des cours d'eau classés qui sont des réservoirs biologiques de type 2
- des espèces protégées sédentaires ou migratoires et des espèces menacées
- Une flore aquatique rare.

Chaque tracé proposé impacte au moins un parc naturel.

La SNCF propose même un tracé « dans la nappe phréatique » qui alimente Antibes !

Les travaux sont prévus sur 8 à 10 ans ; l'empreinte carbone du chantier promet d'être colossale et impossible à compenser si l'on tient compte de la baisse de fréquentation des trains ou bien du risque qu'ils deviennent obsolètes.

La destination des 5 millions de m³ de roches qui seront excavées est inconnue à ce jour ou suscite des réponses inquiétantes de SNCF Réseau du type « nous comblerons le Var ».

Les déblais du chantier représentent plus de 200 000 camions sur les routes alentours pendant les 8 années du chantier (soit 1 camion toutes les 10 minutes, chaque jour ouvré).

En outre, le dossier et les réponses aux questions lors de la consultation ne permettent pas de comprendre les impacts des tracés souterrains en termes d'infrastructures aériennes réglementaires (incendie, aération, issue de secours) à prévoir.

Nous ne pouvons pas croire que la solution retenue corresponde à la volonté annoncée de « rechercher en priorité l'évitement des zones les plus sensibles ».

Nous pensons que l'impact environnemental des 3 tracés retenus est incompatible avec le territoire choisi.

Nous exigeons un rapport complémentaire sur les risques de dégâts environnementaux sur les périmètres des 3 tracés, pendant les travaux et après réalisation.

4. Lors des réunions publiques nous avons été particulièrement choqués du mépris de SNCF Réseau pour les questions relatives à l'impact du projet sur les populations :

- Nuisances visuelles, sonores et vibratoires
- Dégradation de notre cadre de vie et de nos paysages
- Dévaluation de notre patrimoine immobilier et historique
- Désagréments pendant les 10 ans de travaux nécessités par le chantier.

Les habitants de Biot ont pleinement conscience que les tracés, aujourd'hui décrits comme souterrains, pourraient être finalement réalisés en aérien, suite à des « difficultés techniques de dernière minute ».

Nous sommes particulièrement choqués que les tracés soient proposés sur des cartes IGN très anciennes, certains bâtiments ou entreprises connues n'apparaissent pas sur les cartes, nous permettant d'affirmer que les cartes utilisées datent d'avant 1995 (il manque une grande partie d'Amadeus, et une grande partie de Saint Philippe ...).

Ainsi les cartes ne permettent pas d'identifier le nombre de maisons qui existent à ce jour. Sur ces cartes de 1995, le franchissement de la Brague par un viaduc est décrit dans le dossier comme n'impactant que 10 maisons et une entreprise.

La carte étant ancienne nous sommes face à une évaluation largement, voire volontairement sous-estimée et qui remet en cause la pertinence de la consultation.

De plus « impacté » semble vouloir dire pour SNCF Réseau « à côté du viaduc » ; mais quid de l'ensemble des impacts que nous venons de décrire ?

Nous exigeons une présentation des tracés sur des cartes IGN à jour et un rapport sur les conséquences de la boucle sur les habitants.

5. Nous dénonçons la mauvaise utilisation des fonds publics

Le dossier de consultation et les réponses de SNCF Réseau ne nous permettent pas de juger de la bonne utilisation des fonds publics.

Nous savons que ce projet va à l'encontre des recommandations de la Cour des Comptes et du Sénat qui, fin Août 2016, ont préconisé un arrêt complet des projets de Ligne Nouvelle, au profit de l'entretien de l'existant, en raison des 44 milliards de déficit affichés par SNCF Réseau.

Malgré cela, SNCF Réseau annonce un coût prévisionnel de 4,2 Milliards d'euros pour construire une ligne de TGV entre la Vallée de la Siagne et Nice aéroport via Sophia Antipolis .

A cela il convient d'ajouter la prise en charge par les collectivités régionales et locales, au titre du CPER (Contrat de plan État-Région), des financements d'infrastructures annexes non citées dans le projet présenté et notamment: la mise à double voie partielle de Cannes-Grasse, la mise à quatre voies des gares de Cannes, Antibes et Cagnes indispensable pour assurer conjointement les dessertes TER Littorales et additionnelles de la boucle.

Le projet pèsera lourdement sur les finances publiques nationales et régionales pour de nombreuses années.

Nous exigeons un rapport sur le coût exact du projet dans sa globalité, études complémentaires comprises.

La rentabilité de cette portion de Ligne Nouvelle n'est pas certaine. Le calcul de la rentabilité est à reconsidérer du propre aveu de SNCF Réseau lors des réunions.

SNCF Réseau et le conseil Régional PACA laisse envisager qu'une ECO TAXE permettrait de financer en partie ce projet.

En outre, ce projet comporte des coûts cachés non évalués à ce jour et qui seront à la charge des collectivités territoriales et des usagers suivant les modes de gestion choisis: parkings, voies de desserte...

Les expériences vécues sur d'autres chantiers de même nature permettent de penser qu'un partenariat public/privé (PPP) pourrait être recherché, ce qui pose question dans le cadre d'un projet dont la rentabilité n'est pas avérée : les pertes étant habituellement supportées par les collectivités.

Nous pensons, avec les autres associations de la Région PACA et de nombreux citoyens français, que l'argent du contribuable ne doit pas servir à rembourser les emprunts de dettes abyssales, ni les montages financiers, tels les PPP, lesquels multiplieront par trois ou plus les prix des réalisations de lignes nouvelles...

Rappelons qu'un km de rénovation de ligne coûte 30 fois moins cher qu'un km de la LN PCA, qui se trouvera être la plus onéreuse de France.

Nous exigeons un rapport sur la rentabilité de la voie et les modalités de gestion envisagées.

6. L'impact économique du projet vanté par certains élus et certaines entreprises n'est pas avéré

Les arguments en faveur du projet, précisés dans la contribution à la concertation du Conseil Régional PACA en date du 3 novembre 2016, sont notamment le fait qu'il est « pourvoyeur d'emploi en phase étude et travaux » et qu'il « contribuera au développement économique de la région ».

Aucune étude ne permet à ce jour de dire que l'impact économique sera positif pour la région. Yves Crozet, professeur à l'Université de Lyon (Laboratoire aménagement économie transports (LAET) et membre de la commission 21, a constaté que l'apport économique d'une ligne TGV est invisible sur les PIB régionaux et donne souvent lieu à une surestimation des apports à l'économie locale.

De plus, les arguments de gain de temps sur le trajet vers Marseille et Paris ne concernent pas la boucle azurienne mais les phases 2 et 3 du projet à l'horizon 2050.

Considérant que le projet à des impacts négatifs non négligeables sur l'attractivité touristique de notre territoire, ainsi que sur le secteur immobilier nous exigeons un rapport complémentaire sur l'impact économique du projet celui-ci ne pouvant être postulé sans preuve.

7. Le choix du projet dans son ensemble repose sur une vision obsolète des besoins des populations

Le projet visé est initié depuis 1989, SNCF Réseau est juge et partie quant à la pertinence du choix ferroviaire. Ainsi, le dossier n'envisage aucune solution alternative au déplacement.

Pour améliorer les déplacements quotidiens nous pensons pertinent :

- d'utiliser les modes de transport existants : bus 230 et covoiturage en voie dédiée sur l'A8, finalisation de la 3eme voie littorale jusqu'à Nice et ajout de wagons sur les trains littoraux, navettes maritimes Monaco – Aéroport – Antibes – Cannes...
- de valoriser les nouveaux modes de transport collectif : BHNS Antibes Sophia Antipolis, extension du tram de Nice vers Villeneuve Loubet voire Sophia (comme évoqué par M. Estrosi), projet Sophia câble
- identifier les tendances globales: covoiturage, voitures/bus électriques & autonomes ou encore télétravail; ces nouvelles tendances mettent à mal les projections de SNCF Réseau.

Nous exigeons un rapport sur l'identification des solutions alternatives à la création de la boucle

8. Contrairement aux affirmations de SNCF Réseau, le choix de créer une gare à l'Ouest de Sophia Antipolis ne résulte en rien d'un choix politique de l'État.

Le 29 juin 2009, M. BORLO, alors Ministre de l'écologie, fait état des points de consensus sur le projet LGV PACA. Parmi ces points, nous notons : «la nécessité d'inscrire le projet dans le respect du territoire très contraint qu'est celui de la région PACA, avec espaces remarquables ainsi que ces exploitations agricoles et viticoles et le fait que la priorité doit être donnée aux voies et emprises existantes ».

Le projet de gare Ouest n'était pas inscrit dans la liste des très nombreux projets prévus au schéma National des Infrastructures de Transport qui a fait suite au Grenelle de l'environnement de 2011 (seul le projet de la Gare de Nice Saint Augustin y était inscrit, sans être chiffré).

En octobre 2012, la commission mobilité 21 a proposé, à la demande du ministre des transports, une hiérarchisation des projets du SNIT dont les montants – plus de 245 Milliards d'EUR à l'horizon 2030-2040 – ont été jugés comme non raisonnablement mobilisables sur la période considérée.

Parmi les recommandations de la commission nous avons noté :

« La commission invite instamment à examiner les possibilités d'améliorer l'organisation, les méthodes et les principes applicables aux travaux et à l'exploitation en ligne et en gare, de réduire les coûts de construction, d'exploitation et de maintenance du réseau ferroviaire. Elle recommande de mieux harmoniser l'offre ferroviaire entre TET et TER et de vérifier la pertinence des lignes ferroviaires les moins fréquentées en examinant, le cas échéant, l'intérêt d'expérimenter un transfert de certains services sur autocars. Elle préconise enfin la mise en place d'observatoires ouverts à tous les acteurs pour lever les controverses qui existent sur les horizons de saturation fondant l'opportunité de création de plusieurs lignes nouvelles ».

La commission a effectivement classé en scénario 2 le traitement du nœud de Marseille et Nice sans qu'il soit question de gare nouvelle sur Sophia Antipolis.

Cette gare est donc la résultante d'une solution stratégique retenue par SNCF Réseau.

Nous pensons que la gare sur Sophia n'est en rien une obligation par rapport au « grand arc méditerranéen » plébiscité par SNCF Réseau, car cette solution impose la construction d'une nouvelle voie dans un territoire à forte valeur écologique : ce choix n'est ni conforme aux recommandations ministérielles de 2009, ni à celles de la commission mobilité 21.

Nous notons que les travaux de construction d'une *troisième voie ferrée et d'aménagement des gares entre Antibes et Nice, en vue de l'augmentation de capacité de la ligne ferroviaire Cannes-Nice déclarée d'utilité publique et urgent par un décret du 8 septembre 2003*, ont été interrompus alors que cette rénovation est parfaitement conforme aux préconisations de la commission mobilité 21, de la Cour des comptes et du Sénat.

Les explications données en séance sur l'arrêt de la rénovation de la 3^{ème} voie n'ont pas su nous convaincre.

Si l'on se réfère aux modalités de gestion des trains que l'on rencontre notamment entre Poitiers et Limoges, nous pensons que cette voie terminée et gérée de façon optimale remplirait parfaitement les objectifs assignés au projet.

Nous exigeons que le financement prévu soit utilisé pour rénover la ligne existante. Nous exigeons un rapport technique complémentaire sur les possibilités d'optimisation de la gestion et de l'entretien de la 3^{ème} voie entièrement terminée et de la quatrième voie à venir.

Au total la consultation comporte de nombreuses zones de flou ou d'omissions sur des points importants pour juger de l'intérêt du projet :

- Consultation des élus locaux bâclée avec le primat donné à certains élus sur les orientations du projet
- Travail sur des cartes anciennes et minimisant le nombre d'habitations impactées
- Études insuffisantes pour garantir que les tracés seront enterrés !
- Absence de prise en compte des risques naturels et notamment d'inondation en aval
- Le traitement de la Ligne après Nice Saint Augustin est éludé (les terrains prévus à cet effet ayant servi à doubler la voie rapide (voie Mathis) et le déplacement de la gare Saint Augustin devant servir à la prolonger encore
- Difficulté de gestion de la ligne TER générée par le projet de création du TGV alors que la priorité n'est plus à la vitesse
- Arguments sur les gains de temps sur des trajets au-delà de... Mougins ne sont pas valides avant 2050 !

Nous considérons que ce projet de boucle est un projet de TGV inutile et coûteux.

Les projets inutiles et coûteux pour la collectivité sont souvent liés à l'entêtement en termes de développement industriel du TGV français.

Les lignes TGV sont souvent la résultante des souhaits des élus locaux d'avoir une gare TGV dans leur ville comme marqueur symbolique de réussite économique alors que cela n'est pas avéré.

L'historique de ce dossier nous donne à penser que les choix retenus par SNCF Réseau doivent plus au poids politique de certains élus, toute tendance confondue, qu'à une réflexion de fond en termes d'intérêt général.

Ce projet initié en 1989 pour une réalisation finale en 2050 comporte un grand risque d'obsolescence, tant dans ses hypothèses que dans ses solutions, alors que notre société est en pleine mutation.

Nous souhaitons que le projet Ligne Nouvelle PCA soit reconsidéré une fois que SNCF Réseau aura réalisé les rapports demandés.

BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT

pour le conseil d'administration

Maurizio ZAMPETTI Président

Laurence DESPORTES-JENNINGS Vice-Présidente

Sophie MARTY-HUGUENIN Trésorière

Gilles DARRAS Administrateur

Nicole ESTRADA de TOURNIEL Administratrice

Catherine SENS-MEYE Secrétaire



Siège de l'association : 1684 chemin Saint Julien 06410 BIOT

Email : bastalignenouvellebiot@gmail.com page Facebook : Basta Ligne Nouvelle Biot