

**25/11/11**

**Synthèse du groupe de travail géographique Nice  
N°4**

|  |  |
|--|--|
| <b>Date :</b>                            | 25 novembre 2011   |
| <b>Heure :</b>                           | 14h – 18h  |
| <b>Lieu</b>                              | Maison du Séminaire – 29 bvd Franck Pilatte – Nice<br>AKBARALY Housefa – SNC LAVALIN<br>BOUGEAULT Noëlle – Artelia<br>CAROTENUTO Daniel – Amis du Rail Azuréen<br>COLLET Christian – Gir-Maralpin<br>COUSINIE Christiane - ACL<br>FLATOT Raphaël – CAPAP<br>GONTARD Laurence – KFH<br>GOURMANEL Brigitte – ADHEC, Gir-Maralpin<br>HERNANDEZ-NICAISE Mari-Luz – Mairie de Nice                          |
| <b>Participants (ordre alphabétique)</b> | LAUGIER Flora – ADAAM<br>LEVERE Bernard – CCI NCA<br>MAQUARD Françoise – GADSECA<br>MOUHAD Odette – Fare Sud<br>MOLINARI Jacques – Gir-Maralpin<br>NALLINO Germain – TGV Centre Var<br>PASTOUR Fabien – RFF<br>RAYBAUD Michel<br>RIBIERE Alain – Fare Sud / ACME<br>ROLLAND Alain – Conseil Général des Alpes-Maritimes<br>WEIL Gérard – Amis du Rail Azuréen  |
| <b>Excusés</b>                           | GASPERINI Eric – Gir-Maralpin<br>PERRAUDAT Cédric – SNCF<br>ADROVER Anthony<br>BABY Frédéric<br>BONACOSSA Frédéric – Comité départements de spéléologie<br>BOYER André – DDTM 06<br>CARLETTO Christian – Ville de Drap<br>CESARI GEIGER Christine – ADAAM<br>COCHAT Jean-Claude – Amis du rail Azuréen<br>GAULIN Eric<br>GIRAUD Patrick – Communauté urbaine Nice Côte d'Azur<br>GORIN Véronique - EPA |
| <b>Absents</b>                           | GRAND Pascal<br>HOSSA Hubert<br>ICART Jean - Conseil Général des Alpes-Maritimes<br>LAFaurie Marc – Mairie de Saint-Laurent-du-Var<br>LEYDET Jean-Christophe – Conseil Régional PACA<br>MULLER Guy – Communauté urbaine Nice Côte d'Azur<br>NICOLETTI Pascal – CCI NCA<br>RECROSIO Lucien<br>RIVOT Pascal – Mairie de Nice<br>SOTTAS Candice<br>TORNATORE Emile – Mairie de Le Broc                    |

En tribune : Fabien Pastour (Chargé de projet territorial Alpes-Maritimes RFF), Noëlle Bougeault (Responsable territoriale AMOG – Artelia), Laurence Gontard (Responsable territoriale AMOC-KFH)

## ORDRE DU JOUR

- Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail précédents, à savoir :
  - Coût et faisabilité du doublement de la voie existante entre Nice Aéroport et Nice Ville
  - Coût et faisabilité de création d'une 3<sup>ème</sup> voie entre Nice Aéroport et Nice Ville
  - Annonce du déroulement de la concertation Nice Italie
- Poursuite de l'étude des fuseaux
  - Analyse multicritères
- Echanges sur les fuseaux et tour de table
- Rédaction de la synthèse à présenter au COTER des Alpes-Maritimes

## QUESTIONS POSEES / THEMATIQUES ABORDEES

### **Coût et faisabilité de doubler ou de créer une 3<sup>ème</sup> voie entre Nice Aéroport et Nice Ville :**

- Explication de la non nécessité d'une 3<sup>ème</sup> ou 4<sup>ème</sup> voie en traversée de Nice par le maître d'ouvrage
- Absence d'acquisitions foncières en cas de création de la 3<sup>ème</sup> voie
- Impacts des travaux sur la circulation routière
- Explication des différences de coût entre la création d'une ou deux voies
- Prix de vente des emprises ferroviaires du PLM à la ville de Nice
- Comparaison des coûts de création de voies supplémentaires avec la traversée de Nice en tunnel
- Existence d'espace à Saint-Philippe pour insérer des voies
- Au regard des coûts, préférence pour la création de 2 voies supplémentaires

### **Analyse multicritères**

- Examen de la section de traversée de Nice, d'une longueur de 10 km
- Conclusions tirées de l'analyse multicritères
- Faible différenciation des fuseaux dans le 06 sur la base de l'analyse multicritères
- Impact du tracé souterrain sur les aquifères

### **Fuseaux**

- Coûts comparatifs entre la traversée de Nice en tunnel, la création d'une 3<sup>ème</sup> voie et le doublement des voies.
- Coût d'un kilomètre de tunnel
- Maintien de la desserte de Nice Ville dans le fuseau avec passage en tunnel
- Chiffrage d'une création de voie entre Nice Ville et Nice Saint-Roch
- Absence de maillage avec le tram à Nice Saint-Roch
- Nécessité selon les participants de disposer de 4 voies pour assurer la fiabilité de la traversée de Nice
- Impact d'un doublement des voies en surface
- Opportunité de la gare de Nice Aéroport
- Avancement de la demande de connexion des chemins de fer de Provence à Nice Aéroport
- Intégration du pôle d'échange multimodal dans le PLU de Nice
- Intérêt de la traversée en tunnel de Nice pour les liaisons grande distance mais pas pour les dessertes locales
- Prise en compte de révision en cours du PDU de Nice
- Attention à porter à la sortie de tunnel dans Saint-Laurent du Var
- Phasage possible pour la création d'un tunnel sous Nice pour répondre à l'augmentation des dessertes

- Desserte de Nice Ville plus réduite dans le cas d'une traversée en tunnel
- Comparaison de la fréquentation attendue à Nice Ville et Nice Aéroport
- Importance que Nice Aéroport ne se fasse pas au détriment de Nice Ville
- Position des financeurs par rapport au scénario de traversée de Nice en tunnel
- Justification des deux gares dans Nice, avec des dessertes équilibrées
- Impacts de la domestication sur les temps de parcours des trains
- Faisabilité du coupe-accroche à partir de Nice Aéroport pour desservir Nice Ville en cas de passage en tunnel
- Prévoir une gare de fret dans le département
- Comparaison des coûts d'exploitation d'une ligne en tunnel et en surface
- Différenciation nécessaire des dessertes TAGV et TER
- Possibilité de faire circuler des TER sur la ligne existante
- Demande de présentation de la domestication réalisée en Suisse

## **AVIS EXPRIMÉS PAR LE GROUPE SUR LES FUSEAUX**

- M. Alain Rolland exprime son avis personnel. Il émet des doutes quant à la possibilité d'intégrer le coût du passage en tunnel sous Nice dans le projet à l'horizon 2023, coût qui pourrait faire courir un risque au projet. Il estime qu'une traversée de Nice en surface peut être réalisée à l'horizon 2023, tout en conservant la possibilité de réaliser un tunnel dès lors qu'il se justifiera par des besoins de dessertes directes.
- M. Bernard Levère explique que la CCI ne s'est pas positionnée en faveur d'un fuseau. A titre personnel, il privilégie le fuseau médian sur l'ouest du département et rejoint le point de vue d'Alain Rolland sur la traversée de Nice. Il indique que la CCI et l'ensemble du tissu économique insistent sur le besoin de la LGV, à des coûts raisonnables. Il rappelle la nécessité d'être constructifs pour faire avancer le projet.
- L'ADHEC, en la personne de Mme Brigitte Gourmanel, émet des réserves sur le positionnement des gares, notamment celle de Nice Aéroport.
- L'ACL, représentée par Mme Christiane Cousinié, est favorable à la mise en œuvre d'un train à grande capacité dont les travaux démarreraient entre Nice et l'Italie.
- M. Christian Collet, pour le Gir-Maralpin, rappelle qu'il est important de ne pas se tromper dans le choix de traversée de Nice entre les gares de Nice Aéroport et de Nice Ville.
- M. Jacques Molinari, pour le Gir-Maralpin se résigne à la gare de Nice Aéroport. Il précise qu'il est impératif de ménager l'avenir en prévoyant dès aujourd'hui une troisième voie en traversée de Nice et en se réservant la possibilité d'une quatrième voie par la suite. Il rappelle que les besoins pour l'entretien et le renouvellement des voies doivent être pris en compte pour dimensionner le nombre de voies nécessaires.
- M. Alain Ribière, pour ACME, se réjouit du choix du scénario des Métropoles du Sud qui permet de réaliser des liaisons avec des gares en centre ville. L'exclusion d'une gare LGV à Cannes centre pour des raisons financières a été comprise. Concernant la traversée de Nice, il est favorable au passage en surface, qui permet de maintenir la position de Nice Ville en tant que gare centrale, avec une traversée sur 4 voies. Il s'interroge sur la position de Saint-Raphaël et de Fréjus sur la virgule de Cannes.
- Mme Odette Mouhad, pour Fare Sud, indique qu'il est important de ne pas bloquer le projet et que certaines décisions pourront être prises ultérieurement.

- Mme Mari-Luz Hernandez-Nicaise rappelle que le train est indispensable et qu'il est l'avenir des liaisons régionales. Elle précise que plus les coûts du projet seront raisonnables, plus il aura de chance de voir le jour. Elle est favorable à la traversée de Nice en surface à condition que les mesures de protection des riverains soient prises en compte.
- Mme Françoise Maquard, du GADSECA, partage l'avis de Mme Hernandez-Nicaise et insiste également sur l'impérative prise en compte des riverains.
- L'ADAAM ne se positionne pas sur les fuseaux.
- M. Michel Raybaud rappelle que le choix dépend de la capacité ferroviaire entre Nice Aéroport et Nice Ville. Il estime qu'il est important que le projet se fasse et qu'en conséquence l'impact financier de la création d'une 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> voie ne doit pas compromettre le projet. Il propose d'utiliser le retour d'expérience de la création de la 3<sup>ème</sup> voie entre Antibes et Cagnes sur Mer afin d'en évaluer l'efficacité en terme d'exploitation ferroviaire. Il considère que le passage en souterrain dans Nice, ainsi que la création d'une gare souterraine à Nice Ville devront être examinés dans 20 ou 30 ans au regard de l'évolution des trafics. Concernant l'ouest du département, il se prononce en faveur du fuseau médian.
- M. Gérard Weil, des Amis du Rail, explique que la gare de Nice Aéroport étant décidée, il est nécessaire de prévoir 2 voies dédiées à la LGV en traversée de Nice, que celles-ci soit en surface ou en souterrain. Il rappelle également que le fret ne doit pas être oublié.
- M. Daniel Carotenuto, des Amis du Rail, considère que la traversée de Nice ne pourra être fiabilisée qu'avec la réalisation de 2 voies supplémentaires, soit en surface soit en souterrain. Il rappelle la demande des Amis du Rail que soit étudiée la création d'une desserte ferroviaire sur les 2 rives du Var.
- M. Germain Nallino, des Amis du Rail, accorde la priorité à la voie littorale dédiée aux TER. Il confirme la nécessité de la LGV et se prononce en faveur du fuseau médian. Il demande que soit étudiée une sortie plus au nord de Saint-Laurent-du-Var et considère que la fiabilisation de la traversée de Nice ne sera rendue possible à terme qu'avec la création de 2 voies dédiées aux TAGV, le minimum étant la création d'une 3<sup>ème</sup> voie entre Nice Aéroport et Nice Ville.

## **SYNTHESE DES AVIS DU GROUPE POUR PRESENTATION AU COTER**

1. Le groupe reconnaît l'importance majeure de la réalisation du projet pour les Alpes-Maritimes
2. Le groupe accorde une grande importance aux bonnes conditions de la desserte de Nice Ville au même titre que celle de Nice Aéroport
3. A ce stade de la concertation, le passage aérien est privilégié pour garantir la desserte de Nice Ville et faciliter le financement, en tenant impérativement compte des impacts sur les populations
4. Les Amis du Rail demandent deux voies spécifiques LGV en traversée de Nice, en surface ou en tunnel, éventuellement avec un phasage afin de faciliter le financement
5. Fare Sud et le GIR Maralpin demandent une traversée de Nice en surface, sur 4 voies, dès l'horizon 2023
6. Alain Rolland, Bernard Levere et Michel Raybaud réservent la possibilité d'une traversée de Nice en tunnel pour l'avenir
7. Le groupe insiste sur la prise en compte du fret et de la logistique dans le projet de réseau maillé ferroviaire

8. Dans le cadre des objectifs de desserte et d'aménagement du territoire les Amis du Rail demandent l'organisation d'un groupe de travail thématique sur la mise en place d'une desserte TER de la Basse Vallée du Var. Fare Sud s'associe à cette demande.
9. Les Amis du Rail, l'ADHEC et ACL demandent l'étude d'une sortie plus au Nord de Saint-Laurent du Var pour desservir Nice Aéroport