



Participants :

**AKBARALY Housefa – SNC Lavalin**  
**BOUGEAULT Noëlle – Artelia**  
**CHASSAGNE Julien – RFF**  
**De MOLLIENS Christophe - RFF**  
**DESRIAUX Pierre – Gir-Maralpin**  
**DUCLOIS Thomas**  
**DUMOULIN Marcelle**  
**GONTARD Laurence – KFH**  
**GORIN Véronique – EPA**  
**HENAFF Robert – Association LGV PACA**  
**HUNEBELLE Léonor – Association Roya Expansion Nature**  
**ICART Jean - Conseil Général des Alpes-Maritimes**  
**JOVER Serge - ADEV**  
**LAUGIER Flora – ADAAM**  
**LEVERE Bernard – CCI**  
**LEYDET Jean-Christophe – Conseil Régional**  
**MARIO Pierre – FDBTP**  
**MARTIN Michel - DREAL**  
**MOLINARI Jacques – Gir-Maralpin**  
**MOUHAD Odette – Fare Sud**  
**MULLER Guy - Communauté urbaine Nice Côte d'Azur**  
**NIEL Evelyne – SNCF, Traductrice, Représentant le Conseil Régional de Ligurie**  
**PASTOUR Fabien – RFF**  
**PERRAUDAT Cédric – SNCF**  
**PINOLI Philippe – Communauté d'agglomération de la Riviera Française**  
**PIRAUD Jean – Antea**  
**RAYBAUD Michel**  
**RIBIERE Alain – ACME**  
**RIBIERE Martine - Conseil Général des Alpes-Maritimes**  
**ROLLAND Alain – Conseil Général des Alpes-Maritimes**  
**SAINSAULIEU Stéphane – Communauté de communes du Pays des Paillons**  
**ZANON Claude – DDTM 06**

*La séance est ouverte à 14h10*

Laurence GONTARD : Bienvenue à ce premier groupe de travail sur la concertation Nice-Italie. Je suis Laurence Gontard, responsable de l'assistance à maîtrise d'ouvrage en concertation, et modératrice du groupe de travail d'aujourd'hui. Comme lors des groupes de travail auxquels bon nombre d'entre vous ont participé entre septembre et décembre, il y a un verbatim qui sera fait aujourd'hui, donc je vous remercie de bien vouloir vous présenter avant vos interventions et de parler distinctement puisqu'un enregistrement de la réunion est fait. Alors, à l'ordre du jour de notre groupe de travail d'aujourd'hui : trois grandes parties. Tout d'abord, une analyse des besoins en desserte du secteur. Vont intervenir Monsieur Michel Martin de la DREAL sur les déplacements routiers actuels ; ensuite, Monsieur Jean-Christophe Leydet du Conseil régional, sur les circulations ferroviaires actuelles et les parts modales du train ; et enfin, pour vous présenter les perspectives à l'horizon 2023, Julien Chassagne, responsable des études socio-économiques chez Réseau Ferré de France. Dans un deuxième temps, nous vous parlerons du système ferroviaire régional de demain, et plus particulièrement, des objectifs de desserte sur le secteur Nice-Italie. Enfin, nous aborderons l'étude des solutions pour le système ferroviaire régional entre Nice et Monaco. Lors du groupe de travail numéro 2, on se focalisera sur le secteur entre Monaco et la frontière italienne. Nous ferons un point également sur le transport de marchandises. Et pour finir, Monsieur Jean Piraud de la société ANTEA vous fera une présentation sur les coupes géologiques du secteur. A la fin de chacune des parties, nous aurons un temps d'échange. Donc, je vous remercie de bien vouloir attendre la fin de chacune des présentations avant d'intervenir. On va démarrer le groupe par un petit tour de table parce que certains ne se connaissent peut-être pas aujourd'hui.

Un tour de table est effectué.

Fabien PASTOUR : Alors, un petit point avec la technique, est-ce que vous entendez tout le monde correctement ? ... D'accord. Il faut que nous, les extérieurs, parlions un peu plus fort, un peu plus distinctement.

Donc, les objectifs de ce groupe de travail géographique sur une zone précise qui est Nice-Italie, c'est de discuter des enjeux locaux de ce territoire. On va étudier dans cette zone géographique les différentes solutions envisagées pour développer le système ferroviaire. Et puis, vous aurez la liberté de vous exprimer, d'émettre un avis, si vous le souhaitez, sur les éléments qu'on va vous présenter au fil de la réunion. Comme l'a dit Laurence, on a deux groupes de travail, aujourd'hui, puis début février. Ce qu'on a préféré, c'est utiliser ces deux groupes de travail pour prendre un peu plus de temps à chacun des groupes sur une zone géographique. Dans ce premier groupe de travail, on voudrait parler plutôt de la section entre Nice et Monaco ; et dans le prochain groupe, de tout ce qu'il peut y avoir entre Monaco et l'Italie. Donc, on va parler des enjeux de transport actuel et futur, des approfondissements thématiques sur la question du fret, de la géologie, l'hydrogéologie, en profitant de la présence de Monsieur Piraud. Et puis, vous allez avoir un certain nombre d'intervenants tout au long de l'après-midi. Lors du groupe de travail numéro 2, le 7 février, on va parler de Monaco-Italie. On discutera maillage ferroviaire, des travaux engagés du côté italien et du raccordement du côté italien. Et puis, on aura la participation d'un spécialiste des tunnels, des travaux souterrains, parce qu'en fait, dans ces deux groupes de travail, on poursuit ce qui a pu se faire dans le groupe de travail de Nice ou le groupe de travail Riviera-Paillons. Et on avait eu des demandes dans ces deux groupes-là sur la géologie et sur les percements de tunnel, comment cela se passait. Donc, on va essayer de profiter de ces deux groupes de travail pour avancer sur tous ces sujets et vous faire des points particuliers à chaque fois.

Alors, le besoin en desserte de tout un territoire. On va d'abord faire un petit point sur les déplacements actuels. On donnera la parole au Conseil régional qui va nous faire un petit exposé. Julien Chassagne vous parlera de l'évolution de la demande en 2023, et puis, du potentiel de report modal. Monsieur Martin, est-ce que vous voulez bien venir en tribune ?

Michel MARTIN : J'arrive.

Fabien PASTOUR : Ou vous restez à votre place, il n'y a pas de souci, cela peut se faire à votre place si vous souhaitez.

Michel MARTIN : Très bien. Je vais commencer. Donc, cela sera assez bref parce que, malheureusement, pour ce qui est des déplacements qui utilisent la route, on arrive un tout petit peu trop tôt. Il y a, d'une part, une source essentielle qui est l'Enquête Ménages Déplacements, enquête très détaillée qui s'intéresse aux déplacements quotidiens des gens. Il y en a une dans l'agglomération niçoise, il y en a une à Marseille, il y en a une à Toulon, une à Draguignan. Malheureusement, si on a déjà des résultats qui ont été, je pense, assez largement diffusés sur les déplacements internes aux agglomérations, on ne dispose pas encore des résultats sur les déplacements qui sortent de Nice Ville ou des communes immédiatement limitrophes et qui nous intéressent aujourd'hui. Ces déplacements ont fait l'objet d'enquêtes complémentaires à l'enquête ménages auprès des gens qui rentrent et sortent des agglomérations. Ces résultats ne sont pas encore disponibles. Pour nous, cela nous a bien intéressé, notamment pour le déplacement entre Nice et Monaco, pour avoir des informations assez détaillées. C'est quelque chose qui devrait être bientôt disponible, mais pour le moment, je ne peux pas encore en parler. Donc, on se rabat sur ce qu'on a, c'est-à-dire ici la visualisation du trafic sur l'autoroute A8, tout simplement. Plus le trait est épais plus le trafic est

important. On voit bien que la charge maximum est clairement atteinte à l'Ouest de Nice, puisqu'on a un maximum de trafic entre Antibes et Nice avec plus de 100 000 véhicules/jour. Ensuite, on voit, quand on se rapproche de Nice, le trafic se réduit un petit peu, on est quand même encore sur des charges de 66 000 à 91 000 véhicules/jour. Il faut se méfier un peu de cet indicateur, du moins il faut savoir ce qu'il représente. C'est en moyenne, sur un jour moyen de l'année, le nombre de véhicules qui passent en un point donné, sur l'ensemble de la journée, c'est-à-dire que là, on ne visualise absolument pas les phénomènes de pointe, les pointes de trafic, les variations horaires, on a une charge moyenne. Il est évident que, quand on a une charge sur une autoroute, même une autoroute de grande capacité comme l'A8, qui dépasse les 100 000 véhicules/jour, on peut être sûr qu'il y a des phénomènes de congestion en heures de pointe, ça ne fait pas l'ombre d'un doute. On voit très bien le trafic qui se réduit progressivement et surtout très nettement, une fois qu'on dépasse Nice et qu'on se dirige vers l'Italie, puisque entre Nice et Monaco, on a entre 48 000 et 30 000 véhicules/jour. Donc, un trafic encore important, mais qui est sans commune mesure évidemment avec les 100 000 véhicules/jour qui sont enregistrés à l'Ouest de Nice. Ensuite, quand on dépasse Monaco, disons quand on arrive à la frontière, on n'a plus que 24 000 véhicules/jour. Donc, je pense que le principal enseignement de cette carte, c'est la grande disproportion de charges de trafic entre Vintimille et l'Ouest de Nice. Pour l'explication, elle est sans doute très simple. Si on a un trait aussi épais entre Nice et Cannes en gros, c'est parce que l'autoroute est très largement utilisée pour des trajets quotidiens et des trajets de courte distance. Ce qui, a priori, n'était pas la vocation initiale de l'A8 mais qui est ce qu'on peut constater.

Comme je n'ai pas beaucoup de diapo, je vais m'intéresser à celle-là. Quelques petits compléments qui n'apparaissent pas forcément ici. Un indicateur important par rapport à la fluidité notamment, c'est le pourcentage de poids lourds. Et là, il y a un pourcentage de poids lourds par rapport au trafic total. Il faut se méfier de ce chiffre, non pas qu'il soit faux, mais parce qu'en fait, ce qui va jouer le plus nettement sur la fluidité, ce n'est pas le pourcentage de poids lourds, mais c'est le nombre. Parce que, si on regarde trop vite, on va voir que le plus fort pourcentage de poids lourds, on l'a à Vintimille : 21 %, c'est assez énorme effectivement. Alors qu'on a seulement 7 à 8 % à l'ouest de Nice. Donc on va se dire, si on raisonne trop vite : c'est à Vintimille que les poids lourds posent problème. Or, il y a 4 900 PL à Vintimille, tandis qu'il y en a 8 200 à l'Ouest de Nice. C'est pourquoi il faut se méfier du pourcentage, et considérer le nombre de poids lourds qui empruntent l'autoroute, là où on en a le plus. On voit qu'il y en a beaucoup plus à l'Ouest de Nice. Simplement, parce que dans ce trafic, le trafic poids lourds qu'on trouve à Menton, enfin, à Vintimille, cela va être soit du trafic d'échange longue distance, soit du trafic de transit, c'est-à-dire du trafic qui ne fait que traverser la France, pour aller en Italie ou en Espagne, par exemple. Par contre, à l'Ouest de Nice, on va avoir un trafic poids lourds important, qui est un trafic d'approvisionnement de l'agglomération, de livraisons commerciales et des choses comme cela. Donc, voilà, quelques données sur le trafic poids lourds...

Léonor HUNEBELLE: Est-ce que c'est possible de poser une question ?

Michel MARTIN : C'est possible.

Léonor Hunebelle : A Vintimille, vous dites « trafic d'échange longue distance, trafic de transit », où est-ce qu'ils passent ces poids lourds après Vintimille, puisqu'on les retrouve beaucoup moins à Monaco ? Où est-ce qu'ils passent puisqu'ils n'ont pas un endroit, pour passer sur la route, sur la bande littorale ?

Michel MARTIN : Ils disparaissent en pourcentage, parce que, plus on va vers l'ouest, plus ils représentent une proportion faible du trafic total, qui est beaucoup plus important. Si vous voulez, tout simplement, entre Nice et Cannes, il y a énormément de voitures, de gens qui font des trajets domicile travail ou des trajets pour faire ses courses.

Léonor Hunebelle : Cela, j'ai bien compris, mais...

Michel MARTIN : Et là-dedans, même si on avait un nombre de poids lourds absolument constant à Cannes et à Vintimille, le pourcentage de poids lourds est plus faible à Cannes car noyé dans les 100 000 véhicules jour au total.

Léonor Hunebelle : Donc, cela veut dire que même si je prends le chiffre entre Monaco et Menton, il y a donc 500 poids lourds qui disparaissent entre Monaco et Menton, c'est bien cela ?

Michel MARTIN : Non !

Brouhaha

Laurence GONTARD : S'il vous plaît ! Est-ce que vous pouvez vous présenter avant chacune de vos interventions et éviter le brouhaha sinon on ne pourra pas avoir de verbatim de la réunion. Merci. Donc si madame peut se présenter avant de poser une question.

Léonor Hunebelle : Léonor Hunebelle Association Roya extension LGV PACA

Julien CHASSAGNE : Une petite précision par rapport au flux de poids lourds. Ce qui se passe, c'est un pic de 4 000 poids lourds que l'on retrouve pile à l'endroit de l'autoroute où se greffe de la desserte locale. Donc au niveau de la frontière, on a un flux qui inclut une desserte ou une distance un peu plus desservie à Monaco . En tout, on retrouve toujours les 4000 PL qui traversent les Alpes Maritimes de part en part.

Léonor Hunebelle : En fait, nous, cela nous intéresse, parce qu'on a cette route départementale 6204 qui part de Vintimille Ca veut dire qu'un certain nombre de 500 camions qui se dirigent, où vont atterrir prochainement sur notre route en cas de doublement spécifique.

Michel MARTIN : Il n'y a pas de réponse. J'avance.

Jacques MOLINARI : Je profite de l'intervention car je voudrais faire une série de remarques : Lors d'un débat sur la DTA06, il y avait l'échange qui n'a jamais été conclu sur le poids relatif d'un poids lourds en route et sur tracé accidenté. Alors, cela allait de 1,5 à 3 et l'équivalent poids lourds en tracé normal. Donc, cela, cette pondération en faire l'état. Ensuite, chacun peut être surpris par le faible trafic

entre Nice et Monaco, donc là, c'est que, il y a tout de même trois corniches en parallèle à l'autoroute. Et sur ces trois corniches, il y a un trafic très important, et aussi des problèmes d'encombrement liés aux corniches. Là, dans une représentation qui se veut générale, il faudrait faire mention du trafic important sur les trois corniches et également de la pondération de trafic en profil accidenté

Michel MARTIN : Ce serait intéressant aussi de faire une évaluation du trafic sur une coupure entre Monaco et Menton qui prenne en compte à la fois l'autoroute A8 quand même, mais effectivement le trafic assez important sur les routes départementales parallèles. On parle là uniquement a priori de trafic de véhicule léger...

Léonor Hunebelle : Et c'est sur la ville seulement ?

Michel MARTIN : Là, c'est seulement la ville.

Jacques MOLINARI : Sur les communes à deux chaussées à deux voies

Michel MARTIN : Alors, pour finir là-dessus, il faut passer à la diapo suivante. On a actuellement des chiffres assez détaillés notamment qui concernent le transit des poids lourds, c'est-à-dire les poids lourds qui font de la longue distance et qui passent par là, mais ces données datent de 2004. Une nouvelle enquête a été faite en 2010, elle est bien longue à être exploitée. Il semblerait, d'après les résultats non officiels que j'ai eus, que le trafic poids lourds serait resté à peu près stable à Vintimille, entre les deux périodes. Je dis ça avec beaucoup de réserve parce que ce sont des résultats provisoires et ce n'est pas complètement analysé. Enfin, il semblerait qu'on arrive à cela, et qu'il y ait un certain rééquilibrage. Pourtant, avant 2004, le trafic qui avait augmenté le plus vite, c'était le trafic de transit, donc sur la longue distance, il semblerait que ce ne soit plus le cas. Mais, sous réserve, pour le moment, il y a des résultats qui ne sont pas encore connus.

Léonor Hunebelle : Et il y a surtout ce trafic véhicule PL ou véhicule léger ?

Michel MARTIN : Là, je crois que non.

Léonor Hunebelle : Entre 2004 et 2010 ?

Michel MARTIN : Ils augmentent sans doute un peu, mais sûrement beaucoup plus faiblement qu'ils n'ont augmenté précédemment.

Laurence GONTARD : Je vous propose qu'on enchaîne parce qu'on a beaucoup de points à voir, et si on reste sur ce visuel...

Michel MARTIN : Je vais passer très vite sur celle-là parce qu'il s'agit de temps de parcours. On va du vert au rouge foncé, le rouge foncé étant les vitesses moyennes les plus faibles et le vert les vitesses moyennes les plus élevées. Je pense que ce n'est pas la peine tellement de le détailler. Il y a quelques vitesses moyennes qui ont été affichées : par exemple, à Nice et Monaco, on atteint une vitesse moyenne sur l'ensemble du trajet de 26 km/h, qui semble extrêmement faible, mais qui est assez logique dans la mesure où on prend aussi en compte le temps de trajet dans la partie urbaine. Donc, en fait, je pense que plutôt que de s'arrêter à des vitesses moyennes, qui sont quelque chose de finalement assez abstrait, il faut regarder cette carte comme une carte qui visualise plus ou moins la fluidité du trafic : plus c'est rouge, moins c'est fluide. Et finalement, cela fait apparaître quelque chose de très logique. C'est que c'est dans un secteur très urbain, notamment de part et d'autre de Monaco qu'on a la fluidité la plus mauvaise. Et que, par contre, sur les portions autoroutières entre deux agglomérations, cela va plutôt mieux, surtout une fois qu'on a dépassé Monaco ; puisque entre Nice et Monaco, en bas, c'est plutôt jaune, et après, c'est plutôt vert. Donc, une certaine représentation de la fluidité routière. Si je ne me trompe pas, là, par contre, cela doit être en heure de pointe. Là, on n'est plus du tout dans la problématique du trafic moyen journalier, je pense. Là, on est à l'heure de pointe du matin, apparemment HPM. HPM, c'est l'heure de pointe du matin.

Donc, une visualisation de la saturation, ce n'est pas le mot exact, mais enfin, de la plus ou moins grande fluidité des axes routiers en un mot. Voilà, je vous remercie.

Odette MOUHAD : J'avais juste une toute petite question, c'est la date des chiffres que vous nous donnez sur ce trafic autoroutier. Ce sont des chiffres qui datent de quelle année ?

Julien CHASSAGNE : Alors, c'est une partie de l'année 2010.

Laurence GONTARD : Merci beaucoup. On passe la parole à Monsieur Leydet pour le trafic ferroviaire.

Jean-Christophe LEYDET : Oui, tout à fait. Donc, je vais vous présenter une analyse des déplacements entre Nice et l'Italie, en faisant un focus particulier sur le mode ferroviaire, le TER, qui est une des compétences du Conseil régional PACA, puisque nous sommes AOT sur notre région. Donc, tout d'abord, quelles sont les proportions du chemin de fer toute distance sur le trafic intérieur des voyageurs ? En sentant que la voiture c'est presque 82, 80 % en gros ; les transports ferroviaires, que ce soit le TER, les grandes lignes TGV, cela représente 11,2 % du total ; le transport aérien, 1,4 % du total et 5,6 % pour les modes de transport en autobus et en car.

Quelles sont les parts modales sur le trafic routier, et les principaux déplacements, les principaux segments de déplacement entre Nice-Italie et le reste de la France ? On s'aperçoit que sur Monaco-Ile-de-France, on a une forte prévalence en bleu. Vous avez l'aérien en rouge, en orange le fer et en vert les routes. Donc, sur l'Ile-de-France - Monaco, on a une forte prévalence de l'aérien ; tout comme sur toutes les relations Ile-de-France - Est 06 et Ile-de-France - Ligurie, c'est-à-dire proche Italie. Le mode routier croît entre Monaco, Est 06 et Ligurie, et on voit que sur l'Est 06, on a une bonne représentation du mode ferroviaire. Sur le ferroviaire entre Ile-de-France et Ligurie, je pense que le 9 % est à rapporter aussi à un effet frontière avec l'Italie. Sur les trafics provinces - Monaco, provinces - Est 06 et provinces - Ligurie, on voit qu'on a une forte prévalence de la route mais qui s'approche relativement bien des pourcentages généraux que l'on a sur les

modes de déplacement que tout le monde prend ; c'est-à-dire 13 % pour le ferroviaire ; 7 et 5 % pour l'aérien. On voit que l'aéroport de Nice, 2ème aéroport français joue son rôle.

Alors, au niveau des déplacements au quotidien, quelles sont les parts modales actuelles ? On a les parts modales en transports en commun qui peuvent être considérées comme relativement faibles. Du fait, sauf vers Monaco, des problèmes de manque de gestion et des contraintes en matière de stationnement au niveau de la principauté monégasque. Ceci étant dit, on voit qu'au niveau voiture, on tourne entre 58 et 68 % sur le territoire Monaco et Menton, et qu'en revanche, sur Nice-Vintimille, on a une forte prévalence de la voiture. Là aussi, c'est probablement du fait d'un effet frontière. Pour vous donner quelques ordres d'idées, les Enquêtes Ménages sur les grandes villes donnent, en gros... les Enquêtes Ménages, ce sont des enquêtes auprès de chaque ménage sur leur habitude de déplacement, qui prennent aussi en compte les déplacements pédestres, c'est-à-dire le déplacement à pieds. Donc, sur les Enquêtes Ménages, on a en gros, entre 20 et 30 % des déplacements en ville en marche à pied ; on a entre 50 et 70 % en voiture ; et on a entre 1 et 3 % en vélo ; et entre 7 et 15, 18 % de déplacements en transport en commun, dans les plus grosses agglomérations.

Alors, au niveau des déplacements ferroviaires actuels, ici, nous avons les fréquentations annuelles des gares entre Nice et Vintimille. Donc, on voit qu'on a presque 7 millions à Nice Ville ; plus d'un million à Nice-Riquier ; et à Monaco Monte-Carlo, presque 5 millions de voyageurs. On voit là, en vert, les TER qui montrent qu'il y a une forte prévalence des déplacements ferroviaires en TER, donc courte distance. Et c'est à ramener finalement aux bons résultats au niveau de Monaco, qui étaient à 25 % de part modale pour les déplacements Nice-Monaco. On le retrouve au niveau des fréquentations finales.

Donc, pour finir de nous fixer les choses. L'ensemble des gares de Nice représente, en gros, 10 millions de passagers par an. On fait à peu près la même chose à St Augustin. Même la gare de Marseille, c'est 10 millions de passagers par an. Donc, on voit que Nice, avec le trafic grande ligne, est une des portes d'entrée longue distance du 06, dans une moindre mesure Monaco aussi. Alors, au niveau des déplacements ferroviaires actuels, c'est une carte qui ressemble relativement à la carte qu'a présenté Michel Martin, mais celle-ci présente la carte en matière de déplacement ferroviaire sur l'axe littoral. Alors, les ronds, ce sont les montées et descentes dans les villes, cela ne prend en compte que le déplacement TER et cela ne prend en compte que la pointe matinale. Alors, on constate qu'on a, entre Nice et Monaco, le matin, le flux majeur de Nice vers Monaco avec 2 830 voyageurs au maximum à peu près en heure de pointe, contre 1 080 voyageurs dans le sens Monaco-Nice, ce qui traduit la réalité résidentielle du secteur. Sur la partie Monaco-Vintimille, on a un déséquilibre de flux, mais qui est là aussi en faveur de Monaco, c'est-à-dire que le sens Vintimille-Monaco est supérieur au sens Monaco-Vintimille, ce qui montre l'attractivité de Monaco en matière de fréquentation des services. On constate que Monaco est essentiellement une gare réceptrice, puisque près de  $\frac{3}{4}$  des voyageurs qui fréquentent la gare aux heures de pointe le matin descendent à Monaco. En revanche, les choses sont un peu plus équilibrées au niveau de Nice Centre. Il faut savoir aussi que les statistiques de Nice Thiers prennent en compte les trafics qui viennent de l'ouest de Nice.

Alain ROLLAND : La période de pointe du matin c'est 2 heures.

Jean Christophe LEYDET : De 7 heures à 9 heures.

Alain ROLLAND : Ce n'est pas une heure là-dessus, c'est important de le dire...

Guy MULLER : Cela aurait été intéressant aussi de rajouter Saint-Augustin, puisqu'il contribue à ces échanges. Pas mal de gens partent de Saint-Augustin mais pour aller à l'Est.

Jean-Christophe LEYDET : Effectivement, oui !

Guy MULLER : Mais, bon, cela ne modifie pas les enjeux.

Jean-Christophe LEYDET : Enfin, après, on a deux choses : en fait, on a les gares, puisqu'on était centré sur Nice-Vintimille. Donc, on a les montées et descentes sur les gares.

Alors, au niveau de ces déplacements ferroviaires, quels sont les motifs de déplacement ? On voit que le domicile-travail entre Nice Ville-Monaco, Nice-Riquier-Monaco représente 62 % et 65 %. On a en bleu les motifs dits personnels qui sont à rapporter aux motifs déplacement tourisme. On a des déplacements d'étude aussi et on voit que Nice Ville draine un pourcentage non négligeable d'étudiants. C'est lié à sa position en matière d'offre scolaire. Les déplacements professionnels représentent 4 à 10 % des déplacements, ce qui n'est pas négligeable compte tenu de la nature de ces déplacements.

Alors, comment sont répartis ces déplacements tout au long de l'année ? On voit qu'on a un pic estival et que le plus fort des déplacements se concentre du mois d'avril au mois d'août, ce qui correspond aussi à une période d'activité plus importante en matière de tourisme, et qui peut se traduire par le fait qu'il y a aussi plus de déplacement domicile-travail pour les gens qui ont une activité plus saisonnière, comme on peut en trouver sur la Côte d'Azur. Alors, au niveau des déplacements vers l'Italie, ils se font essentiellement depuis les Alpes-Maritimes, à 50 %, et depuis Monaco à 39 %.

Alors, au niveau de l'offre TER dans les Alpes-Maritimes, pour vous remettre quelques grands chiffres. Le réseau ferré en Région PACA, c'est 1011 kilomètres en dehors des LGV et 147 gares dont deux gares TGV, Aix TGV et Avignon TGV. Et le réseau ferré dans les Alpes-Maritimes, c'est 169 kilomètres et 44 gares. Donc, on constate qu'on a une très forte proportion des gares, presque 1/3 des gares de PACA, qui sont situées dans les Alpes-Maritimes, et que a contrario, on a 15 % seulement du réseau dans les Alpes-Maritimes, c'est-à-dire qu'on a un très bon maillage au niveau des Alpes-Maritimes par des gares de proximité. Alors, quelques données sur les trafics TER, on constate une progression du trafic TER assez forte entre 2004 et 2009, à mettre en relation avec une augmentation de l'offre mise en place par le Conseil régional, et du nombre de kilomètres commerciaux effectivement parcourus, au titre du contrat que le Conseil Régional discute avec la SNCF. Pour l'année 2010, il y a eu une très légère baisse des trafics de l'ordre de 3 %, qui est à mettre aussi en rapport avec les mouvements sociaux liés aux retraites, qui ont fortement perturbé l'activité en 2010.

Alors, en matière de finances, les recettes directes des usagers de TER en 2009, c'était 81,2 millions d'euros, dont 34,11 millions d'euros dans les Alpes-Maritimes. La contribution de la Région à l'équilibre financier de l'activité TER en 2009, c'était 351 millions d'euros, cela comprend une subvention d'équilibre au fonctionnement et les compensations tarifaires.

Alors, sur Nice-Vintimille, on est passé de 56 trains par jour en 2000, à 101 trains par jour en 2009, soit une forte augmentation de l'offre ferroviaire TER, dont 17 trains en 2009 au titre de la mise en place du cadencement. Le nombre de voyages en TER en 2008 sur la section Nice-Vintimille a été de 8 millions, dont 3,8 millions liés à des salariés qui étaient abonnés et 410 000 liés à des élèves, des étudiants abonnés. Deux

OD que j'ai choisies particulièrement fortes : Nice-Monaco c'est 1,5 millions de voyages en 2008, et Nice-Menton, c'est 300 000 voyages en 2008. Donc, cela permet de voir un petit peu comment sont répartis les trains.

Laurence GONTARD : Merci. Nous enchaînons par une question de monsieur HENAFF.

Robert HENAFF : Juste une petite précision, quelle est l'évolution des compétences à la suite de la mise en place de la métropole de Nice ? Nice métropole a pris des compétences des départements, a pris les compétences à la région, et quels sont les transferts sur la route, cela je les connais... Mais je ne connais pas bien les compétences, c'est pour cela que je pose la question. Je ne connais pas bien les transferts de compétences au niveau ferroviaire.

Guy MULLER : Monsieur Muller. Je peux vous répondre. Les transferts de compétences sont globalement peu nombreux. La voirie départementale est intégrée, avec son personnel, sur l'ensemble de ces territoires. On prend également les transports scolaires, mais en fait, ce n'est pas une spécificité puisqu'ils rentrent dans ce qu'on appelle le périmètre transport urbain, donc, ils sont récupérés. L'autre compétence assez majeure, c'est la prospective territoriale, la promotion à l'international qui jusqu'alors était assurée partie par la région, partie par les départements, et que la métropole récupère. Mais globalement, en termes de transport, il n'y a pas d'évolution. En termes par exemple de transport ferroviaire, si c'est un peu peut-être le sens de la question, ce n'est pas aujourd'hui dans les compétences d'une métropole quelle qu'elle soit.

Julien CHASSAGNE : Alors, au niveau de la croissance des différents SCOT qui sont concernés, si on va de 2008 à 2023, on a une croissance qui est nettement supérieure à la croissance française, mais qu'on retrouve dans tous les SCOT de PACA. On voit qu'on a une estimation à plus de 0,73 % par an sur Nice-Côte d'Azur et à +1,25% sur le Pays des Paillons. Ce qu'il faut voir, sur cette bande côtière, c'est une difficulté à produire du logement. Ce sont des zones qui sont en forte croissance au niveau économique, qui créent beaucoup d'emplois, et où il est difficile de créer du logement, donc d'attirer des habitants. Donc, c'est pour cela que la croissance de Nice-Côte d'Azur n'est que de 0,73 %. Si c'était plus facile de faire de la rénovation urbaine, de produire du logement sur ces zones, on aurait, je pense, une croissance encore plus élevée. Donc, un secteur très dynamique et qui accueille encore beaucoup d'habitants par an, et ce sera le cas dans les années à venir.

Alors, cela, si on projette les chiffres qu'a présentés Jean Christophe Leydet, en hyper pointe du matin, on se retrouve avec 3 000 personnes, là, dans les sections les plus chargées entre Nice et Monaco. Donc, aujourd'hui, on en a 1 730, qui sont dans quatre trains. C'est sur une heure... c'est sur l'hyper pointe du matin, donc sur une heure. Donc, 1 730 personnes sur quatre trains. En 2023, avec le projet, on sera 3 000 personnes dans sept trains. Qu'est-ce que cela traduit ? Aujourd'hui, il y a déjà des trains qui sont à quasi-saturation. Il n'y a pas encore des gens qui restent à quai, mais les trains sont complètement bondés. Avec l'augmentation de service qu'on pourra mettre en place avec le système LGV PACA, donc le passage de quatre trains à sept trains, on reste avec des taux de remplissage équivalents. C'est-à-dire que demain, en 2023, avec le système qu'on met en place, on aura des trains qui seront aussi chargés qu'aujourd'hui. Donc, je dirais que c'est le minimum à faire si on ne veut pas que les gens restent à quai. Un autre point, c'est que ce serpent de charge, il est presque un peu vieux. C'est-à-dire qu'on l'a produit il y a deux mois et demi, trois mois. C'était avant la hausse du prix du gazole. Là, il va falloir qu'on refasse des estimations avec un prix du gazole beaucoup plus élevé, donc autour de 2 euros en 2023, et non pas à 1,60 euros, comme

c'est le cas sur cette projection. Donc, ces projections de trafic sont plus ou moins plancher, c'est-à-dire plutôt faibles par rapport à celles qui pourraient être observées au vu de l'augmentation du prix du pétrole.

Guy Muller : Oui, juste une petite question. Cela ne prend pas en compte les évolutions qui seraient liées aux politiques transport, notamment des collectivités ? C'est au fil de l'eau ?

Julien CHASSAGNE : Cela, c'est en fonction de la croissance de la population dans l'ouest...

Guy MULLER : Mais sans rupture modale, c'est cela que je veux dire. Sans changement de rupture modale ?

Julien CHASSAGNE : Cela prend en compte l'évolution de l'offre ferroviaire.

Guy MULLER : Que ferroviaire ?

Julien CHASSAGNE : Et aussi les grands investissements dans les transports du type création de ligne de tramway.

Guy MULLER : D'accord!

Julien CHASSAGNE : Les investissements lourds qui permettent de faciliter les rabattements vers les gares.

Guy MULLER : D'accord !

Julien CHASSAGNE: Voilà ! De même, si on se projette en terme de fréquentation des gare, on a la fréquentation de Nice Ville qui passe de 7 millions à 10 millions de voyageurs jour ; Monaco qui passe de 5 millions à 8 millions. Cela veut dire qu'il y a une très forte croissance sur ce secteur tant de la population que des déplacements ferroviaires qu'il faut accompagner avec une amélioration de l'offre et une amélioration de la fiabilité de l'offre. Alors, là, on regarde l'impact sur l'attractivité des lignes ferroviaires notamment leur attractivité relative par rapport à la route. On regarde l'impact de l'augmentation des fréquences et de la diminution des temps de trajet qui sera permise par le système mis en place, sur les parts modales. Donc sur Nice Monaco on voit qu'on passe de 25 à 32 %. Cela peut paraître faible. Mais, en fait, les volumes sont tels que l'impact en volume est très important. Et si on ajoute à ces 32%, les 7 % de transports par car, on est quand même à 40 % de transport collectif sur les déplacements Nice Monaco. Ceci est quand même très vertueux. Il y a peu d'exemple comme cela, hors ile de France. Et dernier point c'est que l'explosion du prix du pétrole qu'on est en train d'observer actuellement n'est pas prise en compte. Donc, toujours des chiffres un peu... je dirais, pessimistes, et qui vont être amenés à augmenter si le prix de l'essence continue à monter. Sur les autres relations on voit un petit peu la même chose, une progression partout.

Dès qu'on est sur des relations un petit peu plus longues par exemple Monaco vers Bouches du Rhône et le Var, comme on a, en plus des gains liés à la grande fréquence, des gains importants en temps de trajet, on a vraiment une très forte amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire. Donc, une part modale qui augmente très fortement et qui passe de quasiment 32 % à 39 %. Alors, ce qu'il faut voir, ce n'est pas les mêmes volumes que l'on prend en compte. Le volume sur Nice Monaco, il était de cinq à six fois supérieur par rapport au volume entre Monaco et le 13 et 83. Mais ce que l'on montre là c'est que cela permet d'améliorer fortement l'attractivité du mode ferroviaire.

Laurence GONTARD : Merci. Avez-vous des questions sur cette présentation ?

Pierre MARIO : Pierre Mario, Fédération des entreprises du BTP. Est-ce qu'il est envisageable quand même qu'une partie du trafic Nice-Monaco soit effectué via la LGV, du moins des zones, et en fonction de la ligne éventuelle ?

Fabien PASTOUR : Oui, cela fait partie des éléments qu'on va voir ensemble juste après. Mais effectivement, la ligne nouvelle peut servir à faire passer une certaine partie du trafic. Des semi-directs, par exemple, peuvent utiliser la ligne nouvelle pour faire des liaisons Nice-Monaco, et ainsi libérer encore plus la ligne littorale de cette capacité-là. Cela fait partie des éléments auxquels on a pensé.

Pierre MARIO : Parce qu'on voit, aujourd'hui, que clairement, c'est la partie la plus saturée.

Fabien PASTOUR : Oui, tout à fait.

Pierre MARIO : Merci.

Laurence GONTARD : Je propose qu'on enchaîne sur le système ferroviaire régional de demain.

Fabien PASTOUR : Donc, le système ferroviaire. On va reparler de l'objectif du projet, très rapidement sans revenir sur ce qu'on a vu dans les différents groupes de travail. Il y a peut-être des personnes qui ne sont jamais venues à un groupe de travail, or il y a énormément de choses qui ont été vues de septembre à décembre. Tous les documents sont encore disponibles en ligne. Je vais faire un rappel assez rapide pour ceux qui connaissent déjà, et pour donner aux autres la possibilité de connaître un peu le projet.

Donc, la ligne littorale est modernisée, avec une ligne nouvelle pour plus de fiabilité et de robustesse, puisqu'on sait tous, nous ici, que la ligne entre Nice et Vintimille est une des lignes les plus congestionnées, les plus perturbées de la Région, avec un maillage du réseau important. Alors, dans les discussions qu'on a eues jusqu'à présent, soit dans le groupe Riviera-Paillons soit dans le groupe de Nice, les réflexions sur le niveau de maillage, sur le nombre de points de maillage, faisaient partie des questions qu'on avait en suspens et sur lesquelles il faut qu'on avance au niveau des études, mais cela fait partie des éléments qui permettraient d'améliorer globalement la performance de cette partie-là du réseau : offrir plus de capacité

pour permettre plus de trains du quotidien et du fret également ; les trains du quotidien, ce sont tous les TER. Et puis aussi, un meilleur accès du territoire à tout le reste de la France évidemment.

On traduit cela aussi en objectif de transport. En TER, aujourd'hui, on a à peu près 4 TER par heure et par sens sur ce secteur-là. En 2023, l'objectif est de passer à 7, puis à 9 en 2040. A ce jour, on a deux TER qui vont vers l'Italie ; ils ne vont pas loin en Italie, ils s'arrêtent à Vintimille. En 2023, il y en aura cinq qui iront vers l'Italie, ils iront plus loin. L'opportunité c'est de nous connecter avec les travaux que font nos amis Italiens, et donc d'aller desservir la côte au-delà de la région ligure et de faire un RER étendu entre la France et l'Italie. Et puis, en 2040, les besoins de transport allant en grandissant, il faudra, là aussi, augmenter le nombre de trains ; et on passera à 7 trains par heure et par sens, qui donc feront Nice à plus loin en Italie. On peut mettre cela en perspective, avec toute l'offre de trains : en bleu ciel, les TER omnibus, donc ceux qui vont s'arrêter dans toutes les gares ; en orange les TER semi-directs, ceux qui desservent les plus grandes gares, comme Nice Ville, Nice-Riquier, Monaco, Menton ; en violet les TER inter-cités, qui sont des trains plus rapides desservant moins de gares et en rouge les trains aptes à la grande vitesse. On voit que cela se traduit en 2012, 2023 et 2040 par une augmentation du nombre de trains, quel que soit le type de train, avec, par contre, une prépondérance du transport du quotidien, du TER sur toute cette zone-là. Alors, comme vous l'évoquiez tout à l'heure, il y a les semi-directs. Les semi-directs, partant de Nice, pour la plupart de Nice Ville, et certains passant par Nice-Riquier, il y a l'opportunité d'en mettre une partie, ou de tous les mettre, sur la ligne nouvelle pour dégager encore plus les lignes existantes de cette capacité-là. Et c'est une des opportunités qu'on peut avoir grâce au projet. Ces chiffres, vous les aurez dans la présentation qu'on va vous mettre en libre chargement sur le site internet. Vous pourrez les consulter. Et vous les avez également dans le dossier de concertation Nice-Italie que, normalement, toutes les personnes qui étaient inscrites aux groupes de travail Riviera ou Nice ont dû recevoir. Ce dossier est en accès libre sur Internet et vous pouvez le retrouver sur la table, là-bas. Pour ceux qui l'ont reçu, vous pouvez aussi retrouver sur la table un erratum qui permet de corriger de petites erreurs, dont certaines nous ont été mentionnées par les membres du groupe. Comme il y avait quelques coquilles dans les impressions, elles sont corrigées pour ceux qui s'y intéressent.

Lorsque nous avons fait notre réunion publique, on nous a fait remarquer qu'on parlait beaucoup de la ligne littorale mais qu'on oubliait parfois de parler de la ligne Nice-Breil. Effectivement, il y a aussi l'amélioration de cette ligne que ne montrait pas cette diapo. En 2012, avec les travaux de Nice-Breil qui sont en cours, on a deux TER par heure et par sens, le long de la ligne avec un terminus à Drap-Cantaranon. En 2023, il y a donc une augmentation de ce nombre de TER, qui double ; et puis, on va aussi plus loin sur la ligne vers Cuneo, avec plus de trains qui vont vers le Nord. Voilà ! Donc, il y a aussi une amélioration de cette ligne-là. Ce n'est pas lié à la ligne nouvelle, c'est vraiment une amélioration de la ligne pure TER pour permettre plus de TER, plus de trains au quotidien, et permettre à plus de gens d'accéder à ce mode de transport. On a donc parlé des TER, on parle aussi de trains régionaux. En 2023, on peut faire Nice-Marseille en une heure et Nice-Toulon en 45 minutes. Et puis, c'est aussi relier l'agglomération niçoise à Lyon, à Montpellier dans des temps compatibles avec l'utilisation du train par rapport à la voiture. Donc, deux heures pour aller à Lyon, deux heures trente pour aller à Montpellier, cela permet d'oublier sa voiture et de prendre le train.

Cette ligne-là fait partie de l'ensemble du système ferroviaire qu'on propose pour PACA, mais c'est aussi quelque chose qui s'insère dans un périmètre plus large, avec, chez nos amis Italiens entre Vintimille et Gênes des travaux qui sont en cours ; les travaux entre Montpellier-Nîmes, entre Montpellier-Perpignan, et puis entre la frontière espagnole et Barcelone. Tout cela pour qu'à l'horizon 2023, il y ait un arc méditerranéen, un arc latin qui soit constitué et qui permette de faire Nice-Barcelone en quatre heures, au lieu de seize heures actuellement, et du Nice-Gênes en deux heures, du Nice-Milan en trois heures trente.

Donc, relier plus largement l'aire niçoise et, ou même la Riviera, à toute cette zone de l'Europe qui aujourd'hui est très difficilement accessible autrement qu'en voiture.

Revenons chez nous, et voyons ce que le Comité de pilotage du 11 juillet a retenu. Lors du Comité de pilotage du 11 juillet 2011, on a présenté comment projeter ces volontés de trafic sur le territoire et comment cela pouvait se faire. Dans la section Nice-Italie, il y a une seule solution qui a été retenue par les financeurs du projet : c'est de combiner ligne nouvelle et ligne existante. Dans leur esprit, combinaison d'une ligne nouvelle et d'une ligne existante, cela veut dire qu'il faut une nouvelle infrastructure, mais il faut que cette nouvelle infrastructure, elle ne soit pas loin ou à côté, ou carrément les rails à côté des rails existants pour pouvoir mailler les réseaux et suppléer un réseau quand il y en a un qui est en panne. Et donc, cette double flèche verte et orange que vous voyez sur la carte, elle montre que pour l'instant, on ne sait pas comment elle va être sur le territoire. Mais, le but du jeu, c'est d'être au plus près de la ligne existante pour pouvoir avoir un gain de vitesse, un gain de temps certes, mais aussi un gain de fiabilité et de robustesse pour l'ensemble du réseau. Cette éventualité on l'a traduite, au cours de l'automne, en fuseau. Le fuseau, c'est dans la zone étude préférentielle qui faisait 8 000 mètres, une bande de 1 000 mètres, à peu près, dans laquelle on peut penser un jour inscrire cette ligne nouvelle. Et on voit que ce fuseau de passage, il fait, dans les zones les plus étroites, quelques centaines de mètres et dans les zones les plus larges, vers l'Italie ou à gauche de Nice, 1 600, 1 800 mètres de large. Cela veut dire que dans cette zone-là, on a une ouverture plus grande pour mettre en place une autre structure. Et on voit que cette zone de passage de la ligne nouvelle va être le long de l'existante. La ligne existante est très tortueuse, elle longe vraiment la côte à petite vitesse. Donc, on a quand même pas mal de zones où les deux lignes peuvent se retrouver dans le même fuseau et être connectées l'une à l'autre. Les couleurs, vous les retrouvez sur la légende. En gros, sur ce secteur là, comme il est très vallonné, on a très souvent du tunnel. Il y a a priori une zone tout près d'Eze où on pourrait éventuellement passer en surface, c'est noté en jaune clair ; des zones indéterminées plutôt au nord de Menton, Roquebrune-Cap-Martin où, si on part dans la direction nord pour un raccordement vers l'Italie, on aurait peut-être des zones de passage en surface. Les conclusions des groupes de travail qu'on a eus de septembre à décembre, c'était qu'il fallait approfondir la faisabilité technique des passages en tunnel pour la ligne nouvelle entre Nice et l'Italie. Et puis, que toutes les conditions de raccordement vers l'Italie étaient à discuter avec nos partenaires Italiens. Ce qu'on doit faire dans le prochain groupe de travail auquel nos amis Italiens de RFI ont été invités à participer, à faire une présentation. Est-ce que vous avez des questions sur la partie technique de ces premiers éléments ? Je vous en prie, Monsieur !

Stéphane SAINSAULIEU : Oui, bonjour ! Stéphane Sainsaulieu de la Commune de Peille, représentant de la communauté de communes du Pays des Paillons. Vous avez cité dans votre présentation la ligne Nice-Breil.

Stéphane SAINSAULIEU : Et je suis un peu déçu de ne pas voir dans le dossier de concertation cette ligne, vous l'avez dit vous-même, trop peu souvent citée... Une question importante : lors des différentes réunions, nous n'avons pas eu les réponses quant à la pérennité de la gare Nice Saint-Roch, or dans votre présentation, je n'ai pas vu apparaître. Pouvez-vous nous confirmer que la gare Nice Saint-Roch va continuer à être une desserte du TER Nice-Breil ?

Christophe De MOLLIENS : La gare de Nice Saint-Roch va être déplacée à Pont Michel.

Fabien PASTOUR : C'est à quelques centaines de mètres,

Stéphane SAINSAULIEU : Ca pose un problème, si je puis me permettre. On l'avait dit mais je pense que l'on a pas été écouté : la gare de Nice Saint-Roch dessert le lycée Guillaume Apollinaire. Or, aujourd'hui, d'après les prévisions 2012-2013, le lycée ne pourra plus recevoir les habitants de la vallée du Paillon puisque les horaires ne correspondent pas du tout à l'ouverture du lycée. Alors, cela voudra dire que les lycéens doivent partir encore plus tôt pour aller au lycée. Cela pose problème. C'est clair. C'est qu'effectivement à Pont Michel ils peuvent prendre le train, mais il y a un problème de timing.

Fabien PASTOUR : Il y aura un effet fréquence avec le doublement du nombre de trains. Après, c'est pour beaucoup plus tard, c'est 2023. En 2012, cela fait deux trains par heure, c'est sûr que ce n'est pas l'idéal. Je n'ai pas d'éléments pour vous répondre

Christophe de MOLLIENS : C'est une question de localisation du lycée par rapport à la gare.

Stéphane SAINSAULIEU : Ce n'est pas un problème d'augmentation du nombre de train, c'est un problème de localisation du lycée. Il y a beaucoup d'élèves. Même s'il y a un lycée à Drap qui peut en accueillir, ce ne sera pas tous les lycéens du Pays des Paillons. Cela pose un problème. *Brouhaha*

Fabien PASTOUR : Monsieur Muller.

Guy MULLER : Je vous donnerai une réponse partielle puisque nous, on est partenaire du Conseil général sur la création de cette halte. Il y a en ce moment, et je crois jusqu'au 30 janvier une concertation qui est en cours justement pour la création de cette halte, et qui a fait l'objet d'une publicité me semble-t-il assez importante par le maître d'ouvrage. Un certain nombre d'affichages ont eu lieu ... Une réunion publique s'est déroulée la semaine dernière, d'ailleurs, où ces sujets auraient pu être abordés. Mais là, j'ai cru comprendre qu'a priori, d'après le maître d'ouvrage, mais sous réserve de confirmation, l'élément important était quand même la mise en place, la réalisation du lycée de Drap qui modifiait considérablement les données. Je n'ai pas toutes les données chiffrées vis-à-vis des élèves, mais des éléments ont été communiqués.

Alain ROLLAND : D'autre part, il semble, qu'à plus ou moins long terme, dans le cadre d'un projet de réaménagement des ensembles ferroviaires de Thiers et Saint-Roch, cette halte était vouée de toute façon à une suppression inéluctable.

Guy MULLER : A priori, cette halte était vouée à une suppression inéluctable liée à des réaménagements ferroviaires sur le site de Saint-Roch. C'est plutôt à RFF, je dirais, d'en parler, mais cette halte, de toute façon, semble-t-il, au moins dans 4, 5 ans, elle n'existerait plus d'une façon ou d'une autre.

Christophe de MOLLIENS : A partir du moment où c'était une volonté de déplacer cette halte, je crois que la localisation qui est prise en compte c'est celle de Pont Michel. Mais bon...

LEONOR HUNEBELLE Alors là je me retourne vers les personnes présentes du département. Il y a aujourd'hui pas de discussion... enfin des discussions, donc pas de solutions tangibles sur le lien SNCF, enfin.... *Brouhaha*

INTERVENANT: Ce n'est pas le sujet, mais en fait, je le dis comme cela. C'est une question soulevée par la concertation.

Fabien PASTOUR : Effectivement, je pense que votre problématique est plutôt à aborder dans le cadre de la concertation sur la halte de Pont Michel, mais c'est RFF qui la mène également. Donc, moi, je peux transmettre les éléments à la directrice d'opération chez nous pour l'informer, et éventuellement, prendre en contact avec vous, pour discuter de ce problème-là et essayer de trouver des solutions ensemble. Je n'ai pas les éléments pour vous répondre, malheureusement, ce jour, mais je prends le point et j'indiquerai à la personne en charge de prendre contact avec vous.

Laurence GONTARD : Monsieur Ribière?

Alain RIBIERE : Oui. Et pour continuer sur ce qui est de cette ligne Nice-Breil, si je comprends bien, il n'est toujours pas question d'amélioration au-delà de Drap. Parce que de toute façon, on passe à quatre trains au lieu de deux entre Nice et Drap, mais voilà. Pour ce qui concerne à la fois le Lycée René Goscinny de Drap et tous les élèves qui viennent de l'autre sens de l'Escarène ou même plus loin, ils ne sont pas concernés par les améliorations.

Fabien PASTOUR : Tu as les chiffres en tête Christophe ? Il y a quand même un train qui descend... deux trains par-là ?

Alain RIBIERE : Enfin, tel que tu l'as présenté là, c'étaient toutes les gares entre Nice et Drap.

Fabien PASTOUR : Oui, oui, j'ai présenté sur la section basse, effectivement, parce que vous avez...

CHRISTOPHE DE MOLLIENS : Et il y a deux trains au-delà, oui.

Jean Christophe LEYDET: L'objectif en matière de service de la part du Conseil Régional, c'est d'intensifier l'offre sur le périurbain entre Nice et Breil, avec les services, les systèmes de signalisation automatiques adaptés, et ensuite, c'est de maintenir le service au-delà de Breil. Pour être clair, au-delà de Breil la ligne est dans une situation juridique qui est particulièrement complexe. En tant que Conseil régional, on peut vous dire qu'on écrit très régulièrement et on aimerait bien avoir des réponses.

Laurence GONTARD : Monsieur MOLINARI

Jacques MOLINARI : Je voudrais revenir sur la remarque de Robert Henaff : qui décide de quoi dans ce département ? Parce qu'on a l'impression d'avoir affaire à, disons, des poupées russes de la ville de Nice. Il y a Nice métropole, il y a un département et chacun de ces partenaires semble prendre des partis à sa guise, alors que nous sommes en concertation sur l'ensemble de la problématique ferroviaire de la région. Alors, qui a pris une telle décision de quoi ? Il faudrait peut-être, avant de prendre des décisions sur le déplacement d'une gare sur la ligne Nice-Breil, savoir comment cela s'intègre dans une réflexion générale. Et alors, je vois que c'est imprudent de prendre ce genre de décisions et même de mener des enquêtes locales sur ces choix-là, cela n'a pas de sens, ce n'est pas au niveau local que l'on décide, c'est au niveau général et nous sommes ici pour cela.

Fabien PASTOUR : Voilà ! Enfin ! La concertation L300-2, qui est en cours sur la halte de Pont Michel est liée au projet qui est en cours, c'est un projet du CPER. Il n'est pas question d'arrêter tous les projets du CPER parce qu'on est en train de réfléchir au système ferroviaire de LGV PACA. Il ne faut pas non plus tout bloquer. Certains projets sont des premières étapes qui nous permettront à nous, derrière, de faire encore des améliorations sur le réseau, je ne pense pas que les deux projets soient bloquants l'un pour l'autre s'il y en a un qui avance et pas l'autre. Je ne voudrais pas que l'un bloque l'autre. Donc, je pense que c'est normal que les deux projets se traitent séparément, localement pour Pont Michel par exemple. C'est peut-être deux choses qui ne sont pas complètement corrélées non plus.

Laurence GONTARD : Monsieur Icart.

Jean ICART : Oui. Jean Icart. Il y a ici le débat de la LGV. J'ai demandé, martelé qu'il y ait une étude, un prolongement de l'étude du CPER pour la ligne historique, la ligne littorale en y incluant aussi Nice-Breil - Vintimille. Tout cela est un ensemble qui est maillé, donc, il faut bien évidemment, tout prendre en considération. Il ne faut pas en tout cas, effectivement, raisonner purement littoral et oublier ces antennes. Mais, là, dans ces débats LGV, ce n'est pas intégré, enfin la partie CPER d'actualité sur laquelle on a demandé un prolongement d'étude, intégrera ces réflexions-là pour le...

Fabien PASTOUR : La halte de Pont Michel, c'est quelque chose qui est encore indépendant de tout cela, mais il y a, notre projet CPER qui existe à ce jour sur Nice-Breil. Il y a ce projet de déplacement de la halte de Pont Michel qui est aussi un projet indépendant. Et puis, après, il y a tout le système ferroviaire autour de la LGV PACA. Donc, il y a une partie des études qui sont pilotées par LGV PACA qui se font par la suite dans le cadre d'un CPER, toutes les études d'amélioration Mandelieu-Vintimille par exemple, notamment. Puis après, il y a tout ce qui est des nouvelles études autour de cela et qu'il faut prendre en compte. Ce sont des projets qui co-existent les uns avec les autres, qui ont une...

Jean ICART : Qu'est-ce qu'on débat ici ? Donc, on doit ici débattre de la partie historique

Fabien PASTOUR : On parle de Nice-Vintimille dans son ensemble.

Jean ICART : Donc, il y a un véritable gros problème, effectivement. Les problèmes soulevés, ce sont des problèmes quotidiens, les problèmes majeurs du Moyen pays et de ses vallées jusqu'à Breil, c'est cela la réalité.

Laurence GONTARD : Monsieur JOVER.

Serge JOVER : Oui. Monsieur Jover, Président de l'ADEV. Je vous ai écouté, vous parlez justement du problème de la région de Nice-Vintimille, et si vous pouvez faire un commentaire sur le compte-rendu du Comité du pilotage qui est apparu, il y a quelques jours. En fin de compte, ce compte-rendu ne reflète pas les discussions de la concertation qu'on a eue pendant plusieurs mois, notamment sur la partie Ouest du département. Alors, j'ai bien peur aujourd'hui que tout ce qu'on peut dire aujourd'hui, ne sera pas pris en compte dans le compte-rendu final. Le COPIL, le compte-rendu du COPIL du 22 décembre, par exemple, ne parle pas du tout du problème de l'Ouest du département au niveau de l'enfouissement ou pas du train... Que ce compte-rendu ne soit pas, ne reflète pas vraiment la réalité ; je souhaiterais et j'insiste sincèrement pour que tout ce qui est dit ici, soit pris en compte dans le compte-rendu et que la version finale qui sort du COPIL prenne en compte tout cela, parce que sinon, on perd notre temps ici. Un autre point que je voulais vous dire, c'est que, j'apprends par la presse le 23 décembre que la principauté de Monaco s'est désengagée du projet LGV PACA. Alors, je voudrais savoir si c'est vrai, si c'est confirmé ; et si c'est confirmé, quelles sont les conséquences sur le projet actuel ?

Fabien PASTOUR : Alors, sur votre retour du COPIL, le COPIL prend en compte les éléments de retour du territoire, il en fait son analyse et il en produit ses conclusions. Ils sont libres de choisir et de produire et de conclure ce qu'ils veulent, sur ce qu'on a pu faire entre nous. Il y a des avis qui sont pour, des avis qui sont contre, si on prenait tous les avis en compte, on ferait comment ? Après, dans la vie du COPIL, il y a aussi, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il est adapté au niveau d'étude auquel on est. Le COPIL n'a pas à ce jour les éléments pour dire comment va passer la ligne, où elle va passer, dans quelles conditions ou autres, ce n'est pas le moment. Donc, ils nous ont demandé de continuer à travailler sur comment insérer cette ligne sur le territoire et comment faire pour que cette ligne se fasse. Donc, il est normal que les décisions qu'ils prennent à ce jour ne définissent pas le type de passage sur un territoire, ce n'est pas le moment.

SERGE JOVER : Ce n'est pas ça dont je parle. Les grands élus ce n'était pas ça.

Fabien PASTOUR : Après, pour ce qui est de Monaco, Monaco a décidé et nous a fait part, par courrier, de sa volonté de s'impliquer sur la partie transport du quotidien du système ferroviaire de la LGV PACA au sens large. Donc, les Monégasques nous ont expliqué comment ils voulaient financer, où ils voulaient financer. Ils sont toujours autour de la table avec nous, ils ont tout simplement pointé l'endroit où ils voulaient que leur fonds aille, qui est plutôt la partie TER du système ferroviaire. Ils sont toujours autour de la table avec nous.

Jean ICART : Attendez ! Ils ne sont pas là aujourd'hui ?

Fabien PASTOUR : Ils étaient invités aujourd'hui, mais ils ne sont pas là.

Jean ICART : Attendez, pourquoi ? Est-ce qu'ils sont cohérents ? Ils disent : « La LGV, bon, il y a des aménagements où on a un besoin ». Et ce qu'ils nous disent, c'est un aménagement de mise à niveau de la voie ferrée existante. Le CPER, ils ne sont pas dans le CPER, c'est pour cela que je demande à ce qu'il y ait un prolongement d'étude RTE-T dans lequel Monaco pourra participer, comme les Italiens, et en même temps, on pourra connecter la ligne de Breil et les voies internes. J'ai demandé et je répète, il faut qu'il y ait une étude spécifique... Ici, on est en train de mélanger la LGV, le CPER, les lignes littorales et on ne sait plus du tout où on en est. Parce que Pont Michel, c'est la gare de quoi ? C'est la gare du local, ce n'est pas la gare de la LGV qui est prévue là...

Fabien PASTOUR : C'est un projet indépendant.

Jean ICART : Ah non, non ! Ce n'est pas un projet indépendant.

Odette MOUHAD : Oui, mais c'est quel projet ?

*(Confusion de voix)*

Odette MOUHAD : J'entends parler d'un projet là sur la gare St Roch et on ne sait pas du tout ce que c'est. Qu'est-ce que c'est cette histoire de déplacer la halte où ? Idem, la ligne traditionnelle, qui est à Riquier, où est le rapport ... *Brouhaha*

Fabien PASTOUR : Il y a un projet qui est en cours entre RFF et les partenaires locaux pour que la gare de Nice-Saint-Roch actuelle soit déplacée de quelques centaines de mètres vers Pont Michel pour qu'il y ait connexion entre le TER et le tramway dans cette zone-là. Donc, c'est un projet qui est en cours de déplacement d'une halte de TER à ce jour, et puis, c'est une petite halte qu'on va déplacer plus au nord c'est cela, je me suis bien souvenu ? C'est un petit projet qui est en cours, qui va être réalisé avant la LGV PACA bien avant, comme beaucoup de projets qui sont en cours, dont on parle aujourd'hui parce qu'une concertation publique est en cours également. Mais ce n'est pas une concertation de même niveau, parce que ce ne sont pas les mêmes attentes, pour avoir l'avis du public sur ce projet-là. Donc, il y a quelque chose chez RFF qui mène ce projet-là, qui recueille l'avis du public sur ce petit déplacement d'une halte.

Laurence GONTARD : Monsieur RAYBAUD

Michel RAYBAUD : Monsieur Raybaud. On a vu tout à l'heure la gare St Roch, j'ai lu dans le graphique qui nous confirme l'importance au niveau du trafic de la gare de Riquier. Et je voulais savoir quel sera à l'avenir le dispositif pour la gare de Riquier et son articulation éventuelle avec la LGV ? Parce que je vois dans les

graphiques que vous voulez déplacer la gare de Riquier. Donc, c'est un détail qui est important, parce que dans la dernière concertation sur le tramway, il y a une importante demande sur le prolongement de la ligne de tramway vers la gare de Riquier. Et là, on voit que dans les dispositifs LGV, elle serait déplacée.

Fabien PASTOUR : En fait là, ce qui est proposé dans le document, je ne l'ai pas retenu en tant que tel lorsque je vais vous le présenter, puisqu'on va arriver sur ces éléments-là après ; parce que cela induit à une discussion sur quelque chose qui est vraiment qu'une option très technique. C'était faisable, donc ils l'ont proposé, c'est pour cela que c'est dans le dossier. Est-ce que c'est souhaitable ? J'en sais rien, je ne pense pas justement. Mais, moi aussi, j'ai suivi les débats sur le tramway, effectivement, la question de prolonger le tramway jusqu'à Riquier. Je ne vous présenterai pas la partie déplacement Riquier, puisque pour moi, cela n'a pas de sens à ce jour encore, on n'en est pas encore là. C'est quelque chose auquel les techniciens chez nous ont pensé, mais est-ce que c'est souhaitable, est-ce que c'est intéressant d'en parler maintenant ? Non. Je ne pense pas. Enfin, pour ma part, je pensais que non, donc je ne l'ai pas retenu lorsque je l'ai présenté. Je voudrais qu'on en discute un peu. Voilà ! Mais, ce sont les éléments, on va parler des différentes possibilités pour passer de Nice vers Italie, si on avance notre présentation, si cela ne vous dérange pas. D'autres questions peut-être ? Madame.

Evelyne NIEL : Evelyne Niel. Je suis salariée de la SNCF. Je suis traductrice interprète et je représente le Conseiller régional M. Scibilia qui est élu sur la circonscription de Imperia. Donc, vous parlez d'une LGV Nice-Italie, Italie, secteur de Vintimille, Imperia, Gênes, vous entendez quoi ? Ensuite, qu'est-ce qu'il en est de la prise en compte de la ligne dans les schémas directeurs auprès de la Commission des transports de l'Arc méditerranéen ? Où en êtes-vous aussi pour l'intégration de certaines lignes Turin, Turin-Nice, Turin-Vintimille ? Je crois qu'il faut aussi penser à l'amélioration de la ligne Turin, Vintimille et Nice. Alors, effectivement, il y a la convention de 70 qui aujourd'hui est obsolète, parce que on a des directives européennes, elle peut les appliquer donc... Et ce que je voudrais savoir, qui sont vos interlocuteurs chez RFI en Italie ?

Fabien PASTOUR : Bon. Alors, actuellement, les liaisons vers l'Italie, elles sont plus pauvres, parce que cela s'arrête à Vintimille pour les TER, donc il n'y a pas beaucoup de trains pour le reste. Ce qu'on projette dans le système ferroviaire que l'on a, pour 2023 ou 2040, ce sont des liaisons ouvertes sur toute l'Italie, donc du RER sur la côte ligure, principalement. Les TER, ce sont des trains du quotidien, c'est pour travailler, pour aller de Nice à Gênes, on va dire. Puis aussi, il y a des liaisons plus grande distance vers Gênes, Turin, Milan, donc cela, c'est l'utilisation de la modernisation des lignes italiennes à 200 kilomètres/heure pour faire circuler des trains plus rapides vers ces destinations ouvertes. La répartition exacte du nombre de trains vers les différentes destinations, on ne l'a pas encore, on est en train de travailler avec nos amis des RFI. Bon, moi, je suis en contact avec les gens des RFI qui sont du côté de Gênes : Monsieur Mercatelli de RFI, Monsieur Carra qui est chez ITALFER. Mon directeur de mission, il est en relation avec des gens qui sont à Rome, donc c'est Monsieur Alessandro Andrei. Et il y a d'autres personnes. Donc, on travaille ensemble pour adapter les liaisons, pour savoir comment RFI veut que ces trains-là pénètrent son territoire et où ils doivent aller sur leur territoire. Et puis, ce n'est pas un projet qui se limite à l'Arc méditerranéen, effectivement, on pense à Turin, on pense à Milan, et donc, on pense aussi à aller vers le Nord et relier cette euro-pôle, cette euro-région à d'autres régions au sens large, grâce à ce système ferroviaire et aux travaux qui sont faits du côté italien par RFI.

Jean ICART : Madame soulève un vrai problème ! C'est la mise à niveau de cette voie Coni-Breil et Vintimille, Coni-Breil ou Nice. Turin-Breil, enfin... Coni-Turin, effectivement, qui est toujours régie par la convention de 70 et qui est obsolète, un vrai gros problème. Je ne sais pas, parce qu'ici on parle de la LGV alors...

Evelyne NIEL : Mais j'ai posé la question car je ne veux pas imaginer une LGV qui ne soit pas intégrée ensuite avec Turin-Nice, Turin-Vintimille et Nice-Gênes.

Fabien PASTOUR : Oui ! Mais là, à mon avis, pour l'instant, enfin dans ce que sais, c'est plutôt l'utilisation du Terzo valico et la remontée vers Turin-Milan que le passage par Cuneo. Parce que du côté italien, c'est là où ils ont engagé leurs travaux, c'est la liaison la plus rapide comme vous dites. La liaison Cuneo n'est pas vraiment adaptée... Pouvez-vous voir avec les italiens, comme cela va se faire...

Evelyne NIEL : Nice-Turin, ça passe pas par Gênes. *Brouhaha*

Jean ICART : Il faut voir la ligne de Coni, c'est cela, la remise à niveau de la ligne de Coni. Ils sont potentiellement intéressés, justement, de remettre à niveau cette ligne. Il ne faut pas, on ne pouvait pas l'éliminer comme cela, il ne faut pas l'éliminer. Et vous ne l'éliminerez pas !

Fabien PASTOUR : Je n'ai pas dit qu'on l'élimine maintenant.

EVELYNE NIEL : Alors, vous allez vers Genova et après vous remontez vers Milan et Turin. Mais il faut qu'on aille aussi, ne pas négliger là le bassin de Turin qui est là, avec les vallées de la Roya.

Fabien PASTOUR : Je n'ai pas d'éléments pour vous répondre sur cette partie de la ligne.

Laurence GONTARD : Madame Dumoulin.

Marcelle DUMOULIN : Oui ! Je ne souhaite pas clore le débat, mais ma question est d'un autre ordre. Dans les documents que j'ai reçus, à moins que je n'aie pas lu de manière exhaustive, il m'a semblé que les projections en matière de fret, n'étaient pas aussi poussées que celles des déplacements individuels. Alors, je voudrais savoir si ce travail que vous avez fait concerne le fret et si le fret pourrait, va ou ne va pas utiliser la structure de la LGV. Si on ne l'utilise pas en passage sur la ligne dite historique, je crois que c'est aussi un élément important par rapport aux grands projets de l'Arc méditerranéen.

Fabien PASTOUR : Madame, effectivement, on va en parler du fret, juste après. Donc, Julien va vous représenter également des certains éléments sur le fret. On va essayer de vous répondre et tu prends la question au fur et à mesure de ta présentation, Julien ?

Julien CHASSAGNE : Oui.

Léonor Hunebelle : Moi, je m'aligne dans le sens ce qui vient d'être dit par ces deux personnes, à propos de la ligne Vintimille-Turin. On voit que le projet de doublement du tunnel de Tende est tellement obsolète et va déconvenir à la vallée de la Roya française. Ce projet, c'est 50 % de plus de trafic routier, et en parallèle, la ligne de trains est en déshérence. Vous avez annoncé des trains supplémentaires, en fait, ce dont on s'aperçoit, c'est qu'il n'y en a pas dans la vallée de la Roya. Donc, cela ne paraît quand même pas croyable, dans un contexte du Grenelle de l'environnement où on dit : « report modal de la route vers le fer ». Dans la vallée de la Roya, on est en train de faire exactement le contraire, c'est-à-dire on va mettre un maximum d'argent sur le routier ; dans des endroits sur lesquels il y a des sites Natura 2000, un patrimoine biologique de biodiversité exceptionnelle ; on va plus amener deux fois plus de trafic sur la route départementale 6204, et le train, on dit : « on verra plus tard ». Ou alors, le Monsieur qui a dit tout à l'heure que les courriers avaient été envoyés en Italie, par rapport à la convention de 70, les Italiens ne répondent rien ! Moi, je ne comprends pas ! Et également, est-ce qu'il est évident que au delà de la vallée de la Roya on est très intéressé par le maillage qui pourrait nous permettre d'aller travailler depuis le Piémont ou depuis la Roya directement sur Monaco sans avoir à changer de train à Vintimille. Donc, je veux bien savoir s'il y a des projets dans ce sens ou si simplement tout l'argent continue d'être mis sur le doublement du tunnel routier de Tende ?

Fabien PASTOUR : Alors, sur la partie française, moi, ce que je peux vous dire, c'est qu'on va augmenter le nombre de trains : il y en a un actuellement par heure, on va passer à deux. Et puis, sur une certaine partie des sections jusqu'à Drap, à quatre par heure. Sur l'autre partie de la jonction jusqu'à Vintimille, je n'ai pas les éléments pour vous répondre, malheureusement.

Léonor Hunebelle : Et sur la partie de Drap à Tende, qu'est-ce qui se passe à l'horizon 2020 ?

Fabien PASTOUR : Il y aura deux trains par heure et par sens.

Léonor Hunebelle : Deux trains par heure et par sens, pour quand ? C'est ce que vous avez annoncé l'année dernière et finalement cette année, il y a un train de moins. Le premier train du matin, les gens qui veulent aller travaillé ne peuvent plus prendre le train du matin.

Fabien PASTOUR : Oui, le doublement de capacité de la ligne était prévu pour 2012. Le problème, c'est qu'il y a eu des travaux plus compliqués que prévu dus à des glissements de terrain. Donc, il y a des travaux qui ont un peu duré, qui durent un peu plus, et la mise en service a été un peu retardée sur Nice-Breil. C'est pour cela que, actuellement, il y a des trains qui ont été supprimés, certains trains qui ont été supprimés sur cet axe-là. Théoriquement, on devrait avoir deux trains par heure et par sens sur tout cet axe maintenant. Ils vont arriver. Malheureusement, je n'ai pas la date exacte pour vous dire quand.

Léonor Hunebelle: Mais, par rapport à la réponse, est-ce que vous ne devez pas entendre, en France que la convention de 1970 est obsolète ? Elle est obsolète, cela fait 10 ans qu'on le dit sinon plus. Mais, en fait, on ne voit pas qu'il y ait des commissions de travail qui se mettent en place, entre l'Italie et la France, pour renégocier cette convention. On vous dit : « C'est nécessaire ». Cela fait 10 ans que c'est nécessaire. Où est-ce que cela en est ?

Odette MOUHAD : Je rajouterai quand même un inconvénient pour les habitants de ces vallées là, avec la rupture de charges. Cela c'est vraiment inacceptable pour tous les gens.

Fabien PASTOUR : Cela tue l'intérêt du train. Mais je n'ai pas les éléments avec moi aujourd'hui. Pourtant, je vais essayer au prochain groupe de récupérer des informations pour répondre à votre question.

Léonor Hunebelle: Mais, il y a un monsieur qui a des courriers qui ont été envoyés en Italie.

Jean Christophe LEYDET : Je veux bien parler rapidement de ce dossier... je suis au Conseil régional. Aujourd'hui, il y a une convention de 1970 qui a été établie au titre des « Dommages de guerre » entre l'Italie et la France, et qui a mis à la charge de l'Italie la reconstruction de la ligne et son entretien. La ligne a été reconstruite et achevée, je pense, en 1976. Aujourd'hui, le paysage ferroviaire a notablement changé, c'est-à-dire que les opérateurs ferroviaires italiens RFI et l'opérateur français RFF ont été créés, et leurs interventions dans le cadre de cette convention, bien évidemment, n'est pas spécifiée. Qu'est-ce qui se passe à la date d'aujourd'hui ? A la date d'aujourd'hui, l'Italie verse à la France une somme tous les ans pour pourvoir à l'entretien de la ligne. C'est un premier point. Nous, Région, nous payons des péages à RFF sur cette ligne, et on est en attente qu'au niveau de RFF, il y ait une prise en charge de cette ligne au même titre que les autres lignes qui convergent vers Nice. C'est bien ce que nous venons de re écrire à RFF. Et d'autre part, on souhaiterait qu'il y ait une révision... en tout cas, l'engagement d'un travail technique sur cette ligne. Aujourd'hui, il y a une instance internationale diplomatique qui s'appelle « la convention Intergouvernementale des Alpes du Sud », qui est normalement en charge de traiter les problèmes de transport entre la France et l'Italie. Cette convention s'est réunie le 7 octobre 2011, mais la partie française, c'est-à-dire le Ministère des Affaires étrangères et le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et des Logements français, n'ont pas pu mettre à l'ordre du jour le dossier pour Nice-Vintimille, du fait que tout est régi par une convention particulière qui a une instance bilatérale diplomatique établie dans le cadre de cette convention. Et aujourd'hui, le gouvernement français attend que les Italiens demandent à l'Etat français de réactiver les instances diplomatiques de discussion sur cette ligne. Voilà aujourd'hui où on en est.

Léonor Hunebelle : C'est-à-dire, nulle part.

Jean Christophe LEYDET : C'est-à-dire que le gouvernement français ne peut pas...

Léonor Hunebelle : On met l'argent sur le routier, c'est complètement contraire au Grenelle, on met l'argent sur le routier et la ligne de train, on attend qu'elle se casse la figure. C'est pour cela que j'intervenais à l'époque.

Jean Christophe LEYDET : A l'heure actuelle, nous, Région, nous subissons des ralentissements sur les mises en place de la SNCF au titre de la sécurité sur la ligne, ce qui a diminué le nombre de trains qu'on a pu faire circuler, alors qu'au contraire, on a engagé des travaux sur la section Nice-Drap pour augmenter les circulations.

Laurence GONTARD : Monsieur Icart souhaitait ajouter quelque chose ?

Jean Icart : Je dois d'intervenir à la CIG de début mars. J'ai eu une acceptation de Thierry Mariani qui préside cette Commission, et j'ai demandé justement de mettre à l'ordre du jour ce problème de la ligne de Coni. Donc, je suis en train de bosser pour que le sujet soit posé lors de cette CIG du mois de mars. C'est clair, j'y arriverai. De toutes les façons, je profiterai de l'occasion. Il y a une cohérence générale à avoir et peut-être qu'il faut l'intégrer dans la réflexion. Il ne faut pas continuer avec la politique d'autruche, sans voir ces problèmes de cette convention de 70 qui est complètement obsolète.

Laurence GONTARD : Monsieur Molinari ?

Jacques MOLINARI : Oui. Donc, nous sommes à la veille de négocier un accord avec nos voisins Italiens sur la liaison ligne nouvelle de l'Italie, et il est temps de mettre tout cela à plat, et surtout de veiller à ne pas commettre de petites erreurs diplomatiques. Moi, je me réfère à la page 35 de votre dossier, qui représente la cartographie très sommaire du réseau ferroviaire italien en Ligurie. C'est truffé de lacunes et d'erreurs. C'est un peu offensant vis-à-vis de nos voisins Italiens de présenter comme cela leur réseau ferroviaire, en éludant aussi le niveau de desserte ferroviaire sur des lignes qui sont magistrales, qui sont les trois lignes qui relient Gênes à la plaine Padane ou les deux lignes qui relient Savone à Turin et Alessandria. Je pense que là, il y a un effort à faire, parce que si ce document se balade en Italie, cela pourrait apporter fébrilité à nos interlocuteurs. Donc, il faut que nous prenne tout cela en bloc, remettre à plat, et puis, travailler posément et proprement.

Léonor Hunebelle : Oui. Et moi, j'ai juste une autre question annexe. J'aimerais savoir, je trouve cela très intéressant que cette ligne LGV ait un processus de concertation multiple, et je voudrais savoir pourquoi le doublement routier du tunnel de Tende ne fait l'objet d'actuellement aucune concertation ? Alors qu'on sait très bien que sur l'étude d'impact du tunnel routier du col de Tende, on n'a pas pris en compte les sites Natura 2000, on n'a pas pris en compte la qualité de l'air, alors que les sites Natura 2000 étaient sélectionnés et que la qualité de l'air était déjà assez problématique au niveau de l'ozone. Il y a eu de graves manquements dans l'étude d'impact du tunnel routier du col de Tende. On fait exactement comme si on s'en fichait complètement, on continue sur l'annoncé : « il n'y a aucun processus de concertation avec la population ». Il y a eu deux personnes qui ont signé des pétitions pour demander l'avis et le réexamen de ce projet, encore une fois, qui est obsolète et qui va bousiller la vallée de la Roya totalement, alors que c'est un patrimoine exceptionnel. Il y a une demande d'inscription à l'UNESCO. Alors, voilà, on pourrait y

arriver. Mais pourquoi est-ce qu'il n'y a pas de concertation ? Donc, j'aimerais que les personnes de la DREAL ou les personnes qui pourraient me répondre répondent à cette question. Pourquoi il y a cette concertation pour ce projet et pas pour le tunnel routier du col de Tende ?

Robert HENAFF : Il y a eu l'enquête publique, il y a eu un Commissaire enquêteur, il y a eu des résultats d'enquête publique, presque personne ne s'est présenté à l'enquête publique, alors, maintenant, vous ne pouvez pas dire qu'il n'y a pas eu concertation, arrêtez ! Il ne faut pas dire des choses comme cela.

Léonor Hunebelle: Monsieur, c'est-à-dire les études d'impact, on n'a pas pris en compte.

Robert HENNAF : Mais si, il y a une enquête publique, l'enquête publique a pris en compte ces études d'impact.

*(confusion de voix)*

Laurence GONTARD : Alors, s'il vous plaît, s'il vous plaît, je crois qu'on s'égare un peu.

Léonor Hunebelle : Je repose ma question, je repose juste ma question, et après je me tairai et j'aimerais que le Monsieur de la DREAL me réponde. Normalement, pour ce genre de grande infrastructure interfrontalière, il devait y avoir de la concertation au-delà de l'étude d'impact, donc nous, on demande : pourquoi est-ce qu'il n'y en a pas pour le tunnel routier du col de Tende ?

Michel MARTIN: Je ne peux pas vous dire quelque chose de très différent à ce qui vient d'être dit...La ligne LGV est à un stade à un stade très antérieur, très en amont de l'enquête publique, parce que le but, c'est d'arriver à un dossier d'enquête publique dans deux ans maintenant. Sur le tunnel, c'est un projet qui est assez ancien qui a suivi des procédures. Effectivement, dans les études, enfin, au niveau des études préliminaires du tunnel de Tende, il n'y a peut-être pas eu des concertations au sens débat public tout simplement parce qu'à l'époque, c'est...

Léonor Hunebelle : Alors, là, est-ce que des personnes présentes peuvent prendre acte que dans la vallée de la Roya, 2 000 personnes, qui ont demandé par pétitions, qui ont été remises au Conseil général, à ce qu'il y ait de la concertation par rapport à ce projet, qui date d'il y a 20 ans ?

Laurence GONTARD : S'il vous plaît, là, je vous propose de prendre contact avec les organismes concernant...

Léonor Hunebelle : On a pris contact, il ne nous répond pas.

Laurence GONTARD : Mais Réseau Ferré de France ne peut pas faire grand-chose, là, en l'occurrence.

Fabien PASTOUR: Sur le routier je vais avoir du mal à vous répondre

Léonor Hunebelle : Je voulais dire qu'il y a un problème

Fabien PASTOUR : Dès fois, j'ai du mal sur le ferroviaire, imaginez le routier ! On passe à la partie « éléments techniques ». Bon, alors, comme je vous ai dit tout à l'heure, on va regarder aujourd'hui la partie entre Nice et Monaco, et la fois prochaine on fera de Monaco jusqu'à l'Italie... Et puis, on va aussi parler des enjeux liés au transport de marchandises sur ce secteur et on va profiter d'avoir Julien avec nous pour qu'il nous parle un peu de ces éléments-là. Alors, quand on sort de Nice, qu'on est passé à Nice Ville, on arrive dans une zone où le fuseau, vous avez vu, s'élargit fortement et on a en gros trois possibilités pour aller vers l'Est. Soit c'est la ligne nouvelle à partir d'un embranchement à Saint-Roch, soit on utilise la ligne existante de Nice-Vintimille, du côté Riquier, à l'ouest de Nice-Riquier, et sinon, on passe par l'Est de Riquier. Et donc, ces trois possibilités-là sont les trois choses que l'on peut avoir en tête pour étudier cette sortie de Nice. La solution 1 présente avec un petit peu moins de tunnels et un passage par Saint-Roch ; un petit peu plus de tunnels avec la solution numéro 2, mais pas de passage à Riquier ; et puis, la solution numéro 3 avec un petit peu moins de tunnels.

La zone de Saint-Roch, elle a l'avantage d'avoir de grandes emprises ferroviaires disponibles. On a une option assez favorable avec des zones de tunnel qui pourraient s'insérer assez facilement. On a la possibilité aussi de mettre des semi-directs sur la ligne nouvelle, et d'avoir à Saint-Roch un pôle d'échange intéressant aussi pour que les gens puissent rayonner dans Nice et mieux répartir les trafics. On a quand même de la robustesse en mettant des semi-directs sur la ligne nouvelle, des temps de parcours favorables pour les semi-directs. Du moment où on met des semi-directs sur la ligne nouvelle, c'était pour avoir de robustesse, de fiabilité, des meilleurs temps de parcours ; on l'a dans chacun des cas, mais c'est vrai qu'à Saint-Roch, c'est le point qui a été ressorti dans les premiers éléments de réflexion.

La solution 2, c'est être plutôt à l'ouest de Riquier. Là, le problème, c'est que si on met des semi-directs sur la ligne nouvelle, si on les fait tous passer par Riquier, les semi-directs, c'est peut-être dommage, vu la population de Riquier. La fréquentation de Riquier c'est plus de 1 million de personnes déjà à ce jour dans cette gare. On pourrait éventuellement réfléchir à mettre quelques semi-directs sur la ligne nouvelle, quelques semi-directs qui passeraient par Riquier. C'est une des options. Dans ce scénario-là, enfin, cette solution-là, on pourrait avoir un tout petit peu plus de tunnels, enfin, c'est beaucoup plus cher, mais à étudier, à voir ce que cela peut apporter en termes de desserte et de capacité à insérer des tunnels.

Et puis, la solution 3 qui est la plus favorable pour Riquier, parce que c'est une solution dans laquelle on passe par Riquier, où on peut permettre à 1 million de passagers de Riquier d'avoir plus de trains, des semi-directs. Et puis, on a aussi un point de raccordement de ligne nouvelle-ligne existante à l'est de Nice sur la ligne la plus utilisée, donc à voir si en termes d'arrivée sur Nice, il n'est pas plus intéressant de construire une ligne nouvelle. La solution 1 et la solution 3 prennent en compte les voyageurs de Riquier ; et la solution 2 avec la gare à l'ouest qui est plus problématique pour traiter ce million de passagers de Riquier. Donc, cela, ce sont les réflexions que l'on a sur ce secteur-là.

La partie sondage, reconnaissance, elle est en cours, on est en train d'établir le cahier des charges actuellement, ils n'ont pas encore lieu ces sondages. Et donc, sur le fuseau qu'on avait vu ensemble en fin d'année dernière, il n'y a pas d'évolution majeure, il n'y a pas de préconisation plus avant qu'on aurait pu

vous faire sur un passage plus au nord, plus au sud, plus au fond de la Roya, on n'a pas les éléments. Monsieur Piraud qui interviendra juste après, va nous parler justement de géologie et d'hydrogéologie pour vous donner des éléments complémentaires. On avait parlé dans le groupe de Nice des sections, des coupes géologiques de tracés. Vous allez présenter dans toute la région de Nice une vue globale de la connaissance de la géologie sur ce secteur-là, on n'était pas rentré dans les sections. Aujourd'hui, Monsieur Piraud va vous présenter des éléments sur la géologie du territoire, et puis, sur ces coupes particulières.

Sur Monaco, ce qu'on a toujours dit, c'est qu'il fallait qu'on connecte la gare nouvelle avec la gare existante, donc on s'en occuperait avec les liaisons passagers d'un bout à l'autre. Dans nos estimations, on fait des études de capacités et d'exploitation de la ligne. On voit qu'il faut deux voies à quai supplémentaires à Monaco. On en a trois, on en rajoute deux, cela fait cinq. Ce qui ne nous empêche pas de réfléchir à une meilleure utilisation de la gare de Monaco actuelle, avec, sinon les possibilités de raccordement en amont et en aval de Monaco, de mutualiser les voies, c'est-à-dire qu'on n'aurait pas forcément aux trois voies dédiées aux TER, deux voies dédiées aux trains semi-directs ou aux grandes lignes rapides, mais qu'on pourrait voir si les capacités à relier toutes ces voies entre elles sont possibles. L'utilisation des voies ne nécessite pas forcément cinq voies à quai, mais peut-être seulement quatre. Cela fait partie des études sur lesquelles on avance en ce moment.

Odette MOUHAD : ... oui, sur les gares-là, un petit peu sur votre graphique, Nice Saint-Roch gare nouvelle, y compris la gare de Nice, la gare de Nice Ville et la gare de Nice Saint-Roch...il n'y a plus d'existence, est-ce que cela veut dire que ces trains ne desserviront pas la gare de Nice Ville ?

Fabien PASTOUR : Alors, pour tous les trains à grande vitesse, Nice Ville et Nice Aéroport sont deux gares d'arrêt général. Donc, tous les trains s'arrêtent dans ces deux gares. Cela fait partie d'ailleurs des choses que j'avais notées dans les attendus des personnes participant au groupe de Nice. C'est-à-dire que Nice Ville conserve un rôle important dans ce cas-là.

Odette MOUHAD : C'est vrai. Et j'ai eu un petit souci avec cette histoire de tunnel qui devait être créé sous la gare de Nice, précisément pour laisser passer des TGV directs.

Fabien PASTOUR : Oui.

Odette MOUHAD : Le groupe avait souhaité que la prise en compte de ce tunnel soit reportée à une phase ultérieure.

Fabien PASTOUR : Oui, tout à fait.

Odette MOUHAD : Est-ce que vous pensez que c'est opportun si la gare de Nice Ville est desservie par ces TGV, que Saint-Roch le soit aussi ?

Fabien PASTOUR : Saint-Roch, ce ne serait pas une gare TGV, cela ne serait pas une gare pour les trains à grande vitesse. Cela serait une gare TER. Vous voyez il y a des TER semi-directs qui pourraient utiliser la ligne nouvelle.

Odette MOUHAD : D'accord. Je ne sais pas ce qui était écrit, c'est pour cela que j'insiste.

Fabien PASTOUR : Oui, oui, bien sûr. Julien c'est à toi.

Julien CHASSAGNE : On va faire un petit zoom sur les transports de marchandises. Alors, on a 5160 poids lourds au niveau de Vintimille, en 2006. On va voir en fait que l'on a un transfert important des franchissements Nord Alpin du Fréjus et du Mont Blanc vers les Alpes Maritimes d'où l'augmentation très forte du nombre de poids lourds à Vintimille mais ça vous le savez.

Alors, ce sont les origines de destination des flux de transit, donc au niveau de Vintimille. Donc, la plus grosse partie, c'est Espagne-Italie. A Vintimille, ce trafic représente 53 % des poids lourds. 53 % des poids lourds qui traversent les Alpes-Maritimes font Espagne-Italie. A noter que sur ce segment Espagne-Italie, on a très peu de flux ferroviaire, complètement marginal si ce n'est pas nul, par contre, il y a une forte concurrence des voies maritimes.

Alors, les éléments aujourd'hui qui pénalisent le fret ferroviaire de la France vers l'étranger, c'est le changement d'écartement avec la frontière espagnole. Le réseau espagnol a un écartement différent du réseau français. Sauf qu'en 2023, ce problème d'écartement sera résolu, parce que les espagnols ont un peu plus d'investissement et notamment sur le fret ferroviaire et ils peuvent aujourd'hui aller de Barcelone, à l'ensemble de l'Europe avec ce qu'on appelle un écartement lissé. Donc, en 2023, on va faire Barcelone-Marseille ou Nice sans changer de train.

Le deuxième problème, c'est l'hétérogénéité des réglementations françaises et italiennes, notamment sur les longueurs de trains, qui obligent à couper les trains, venant de France s'ils passent la frontière en Italie. Donc en terme de compétitivité de fret ferroviaire, ça pénalise.

Mais surtout, c'est le manque de disponibilité et de fiabilité des sillons. C'est-à-dire que quand on est allé voir les entreprises ferroviaires, fret SNCF ou en Italie, elles nous disent que pour elles, l'idéal, c'est la vallée du Rhône c'est-à-dire une voie dédiée au fret, sur laquelle elles font circuler le fret, et n'ont aucun problème de fiabilité. Grâce à cela, si le train n'arrive pas à l'heure dite, à un quart d'heure ou une heure près, il n'y a aucun souci. En PACA, il faut réserver les sillons en avance. Après, ils peuvent sauter pour des problèmes de travaux. Ou les trains peuvent être pénalisés par le reste du trafic pour des questions d'incident. Donc, en cas de logiques industrielles, c'est très, très pénalisant.

Et maintenant, je peux le rappeler, c'est ce qui fait qu'on a très, très peu de circulation. Avançons le projet en 2023, c'est plus le côté « sillon fiable » et en nombre suffisant qui va intéresser les entrepreneurs. C'est ce qui ressort des entretiens avec les entreprises ferroviaires. Et le point que je voudrais rajouter, c'est une pratique de logiques industrielles. Dans le projet LGV PACA, il s'agit de garantir des sillons qui intéressent les industriels pour qu'ensuite ils les prennent, pas juste de circuler entre les sillons de TER, puisque les sillons ne sont pas utilisés.... Parallèlement, le point très important, c'est qu'on a besoin d'avoir un contexte économique et politique, favorable au transport ferroviaire. Mais vous savez que jusqu'à présent, il y a une politique plutôt en faveur du fret routier à l'échelle de la Région PACA comme à l'échelle de la France sur ces dernières années. Donc, il faut bien voir que le fret ferroviaire, c'est un problème

d'infrastructures mais c'est aussi un problème de contexte économique et politique. Si on ne taxe pas le fret routier, on n'arrive pas à faire basculer le fret de la route vers le fer.

Alors, les projets favorisant le fret sur l'Arc Méditerranéen. Il y a un investissement important du côté italien jusqu'à Gênes. On n'a pas encore toutes les dates mais normalement à l'horizon 2020 il y aura une double voie jusqu'à Gênes qui acceptera du fret et du TER et des trains aptes à la grande vitesse venant de France. Après, on voit dans le secteur Marseille frontière espagnole. Le projet Nimes Montpellier, contourne la zone de Montpellier. Ils viennent de retenir un financement en PPP, un partenariat public-privé, c'est un projet qui avance, et l'horizon c'est 2017-2019. Derrière, pour la ligne Montpellier Perpignan, cela avance. Peut être pas de bout en bout sans doute, de Montpellier à Narbonne, après les travaux se font sur la ligne classique, mais ce sera aussi un fuseau très important sur lequel on pourra faire passer énormément de train fret. Le tunnel Perpignan-Figueras est aujourd'hui ouvert à la circulation. Il y a encore la mise au bon écartement de la liaison entre Figueras et Barcelone. On aura à l'horizon du projet 2023, un tuyau de Barcelone jusqu'à la frontière italienne qui permettra d'étendre la capacité pour les trains fret. Il y aura plus de sillons de fret, et il faudra déterminer le passage des trains de marchandises dans les zones urbaines, pour limiter les nuisances en zones urbaines. Et puis, ça permettra d'aller prendre ou de disposer d'une sorte d'itinéraire de délestage, c'est-à-dire d'utiliser la ligne existante ou la ligne nouvelle. Alors, pour répondre un peu précisément à la question qui a été posée, sur « pourquoi on a présenté des prévisions assez détaillées sur les voyageurs et moins sur le fret ? », c'est parce que c'est très difficile de parler de prévisions de fret, cela dépend énormément de la conjoncture économique. Cela, c'est assez démoralisant, dépend aussi énormément de la politique qui sera mise en place parce que suivant la taxe fret qui sera proposée, qui pourra évoluer dans les années à venir, on aura un rapport modal plus ou moins important. Donc, en gros, très souvent, lorsqu'on présente des chiffres au niveau fin, on est souvent à côté de la plaque. Juste un exemple, celui des prévisions de trafics d'il y a sept ou huit ans. Entre temps, le trafic a été diminué par quatre. Donc après, c'est assez difficile de projeter finement à un tel horizon. Par contre, ce qui est très important sur le fret, c'est de garder la possibilité pour en faire plus. Si on supprime tous les sites de fret ferroviaire aujourd'hui, cela veut dire qu'en 2030, il n'y aura plus de fret ferroviaire parce qu'il n'y aura plus de site, de gare de triage... On n'aura plus les sites qui permettent de charger les trains. Donc il faut, pour pas polluer l'avenir du fret ferroviaire, ne pas tout supprimer. C'est pour cela qu'on parle de dimensionnement de l'infrastructure qui répondra à la demande ferroviaire de demain.

Fabien PASTOUR : OK. Cela devient technique. Donc, on pense à mettre du fret sur une vraie infrastructure, Qu'est-ce que cela implique le fret sur une ligne ferroviaire lorsqu'on la conçoit ? Alors, le fret accepte des pentes plus faibles pour des montées et des descentes. Donc, quand ce sont des ouvrages d'art, il faut prendre en compte, parce que cela fait l'ouvrage d'art en général plus long et le tunnel plus long. Les rayons de courbure ne sont pas les mêmes, il y a des protections acoustiques, il y a le bruit qui est à prendre en compte du fait qu'un train fret fait beaucoup plus de bruit qu'un train normal, et puis, souvent, les matériaux transportés, il faut aussi en prendre en compte, du fait que s'il y a une fuite, que cela soit drainé et pas relâché dans la nature. Il y a des questions de sécurisation, d'équipements à réaliser dans les tunnels ferroviaires. Quand ils acceptent du fret, ils ont une section différente ; suivant les matériaux qu'ils ont à transporter, il y a des équipements à apporter à l'intérieur. Tout cela fait qu'il y a des évolutions de plusieurs kilomètres. Par exemple, à plus de 5km, on va passer dans certaines solutions de tunnel et pas d'autres qui font augmenter les coûts. Mais dans notre région, dans ce secteur Nice Italie particulièrement, on avait pu noter dans les discussions passées qu'on a une incidence technique et financière moins importante qu'habituellement, ici, parce qu'on a un profil en long qui est favorable. Si on regarde le point de départ, on va dire à la gare de Nice Ville, Monaco, Vintimille, en fait, on n'est pas très éloigné d'une ville à l'autre, et donc, cela pourrait être favorable avec des pentes, compatibles avec des pentes pour le fret, et

donc, permet de rester dans une logique financière pratiquement inchangée pour la question des pentes pour l'instant. On a des tunnels qui ont le tracé qui passe à travers les massif montagneux, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, sauf au vallon d'Eze où on pense peut-être passer en surface, on va être pratiquement qu'en tunnel, et globalement déjà des tunnels très longs et pratiquement obligatoirement des tunnels bitubes, donc des solutions techniques qui sont aussi intéressantes et favorables à la prise en compte du fret. Il y aura des équipements à ajouter, certes, pour ces tunnels-là, cela on pourra en discuter plus largement dans les prochaines séances avec Moniseur Daumarie qui sera présent. Il y a quand même des analyses de faisabilité complémentaires à mener qui sont en cours chez nous, différentes études prospectives et aussi techniques pour la prise en compte du fret sur la ligne nouvelle pour voir quelle est l'incidence financière. Ce qu'on sait, c'est que d'habitude, c'est de 30 à 40 % plus cher une ligne mixte. Dans ce cas-là, on pense qu'on va être bien en dessous de ces 30 à 40 %, et en gros, à vu de nez et a très grosse maille, on pourrait être autour de 20 %, c'est le chiffre qu'on a en tête en ce moment. Il se pourrait que les études complémentaires qu'on est train de mener nous disent encore moins que cela, ce qui est annoncé dans le dossier de concertation, je crois que c'était 15%. On pense que c'est autour des 15, 20 %, ce qui serait plutôt intéressant et peut-être un endroit particulièrement intéressant pour mettre une ligne mixte et voir comment et quel type de matériau on pourra faire circuler dessus également. Est-ce que vous avez des questions ?

Stéphane SAINSAULIEU : Stéphane SAINSAULIEU pour la mairie de Peille, je vous pose une question liée aux communes locales utilisant ou pouvant utiliser potentiellement le fret ferroviaire, là, on parle même du fret ferroviaire sur la ligne partagée, LGV ...

Fabien PASTOUR : Entre Nice et Vintimille ?

Stéphane SAINSAULIEU : Voilà. Nice-Vintimille ou dans la vallée du Paillon, où une expérimentation du fret ferroviaire qui n'existe plus aujourd'hui est prévue. Est-ce qu'il est prévu de Nice vers le pays des Paillons, est-ce qu'il y a toujours sur la ligne Nice-Breil une possibilité de remettre le fret ferroviaire ? Est-ce que cela c'est envisagé, est-ce que cela a été imaginé dans le scénario ?

Fabien PASTOUR : Dans les éléments qu'on a dans le projet, en fait, on parle d'infrastructure ferroviaire, elle-même. Là, tout ce qu'on va pouvoir permettre de faire pour améliorer l'offre sur ce secteur-là, il n'y a pas grand-chose à ce jour. Par contre, sur le secteur de Nice-Breil, il y avait des choses par le passé, la ligne existe, certain type de frets sont compatibles avec cette ligne-là, et le projet dans son ensemble, c'est d'abord de fiabiliser les circulations pour permettre d'avoir des sillons plus fiables et que les gens, éventuellement, puissent avoir un train qui correspond à leur besoin dans l'avenir. Donc, en fait, le système ferroviaire au sens large est amélioré par ce que l'on fait là, même si ce n'est pas directement lié parce que ce travail ce n'est pas le même. Mais globalement, on fiabilise, on améliore la qualité de tout ce qui est favorable au fret, et puis, ce sont les opérateurs de fret de proximité qui vont se mettre en œuvre sur cette liaison-là. Nous, RFF, on a des programmes qui sont en dehors de ce projet qui permettent d'améliorer ces choses-là et de faciliter la reprise du fret sur certains secteurs.

Julien CHASSAGNE : Je précise. Je ne parle que du maillage des lignes Vintimille-Nice, Nice-Breil. C'est-à-dire s'il n'y a pas une rupture technique, par exemple, sur un train qui amènerait du ciment du Port de Savone

parce que la réponse que vous nous donnez, c'est Nice-Breil possible, Vintimille-Nice possible, moi je vous dis Vintimille-Savone, Breil, est-ce que c'est possible ? Est-ce qu'on a imaginé autour de Nice une possibilité de faire passer ce train techniquement ?

Fabien Pastour : Christophe, vous avez des éléments pour compléter ?

Christophe De Molliens : Je pourrais répondre. Dans ce cas-là, le train doit faire un rebroussement en gare de Nice Ville c'est possible. Là c'est très technique. C'est possible mais....

Fabien PASTOUR : Il n'y a pas de liaison.

Christophe de MOLLIENS : Nice-Savone, non. Il n'y a pas de problème technique, il y a des changements à faire puisque ce n'est pas les mêmes écartements.

*(confusion voix)*

Christophe de MOLLIENS : Ce n'est pas le problème technique. Ca peut se faire, tout à fait.

Léonor Hunebellet : Mais justement, par rapport au coût du transport moi j'avais une question parce que dans le cas de collecte des déchets, à la dernière Commission, j'ai posé la question : « Pourquoi est-ce qu'on n'a pas utilisé le train pour emmener depuis deux ans de très nombreux tonnages de déchets dans les Bouches-du-Rhône ? » On m'a répondu, « c'est trop cher ». Donc, là, on est en train de parler fret ferroviaire pour l'avenir, mais j'imagine quand même que ce sera la même chose. Donc, si déjà, les collectivités territoriales dans les Alpes-Maritimes estiment que déjà, en l'état... c'est trop cher et que les déchets qui... normalement, auraient du aller sur le rail sont partis par la route... Je me demande quel avenir a le fret ferroviaire si déjà actuellement c'est trop cher ? Qu'est-ce que cela va donner dans 10, 20 ans ? Dans dix ans, avec cette augmentation de, je ne sais pas, 20 %, comme vous venez de le dire. Et si les collectivités territoriales, en plus, ne donnent pas l'exemple, parce qu'on est vraiment dans ce cas de figure-là.

Fabien PASTOUR : Des éléments, Julien ?

Julien CHASSAGNE : Le fret ferroviaire n'est valable que sur les longues distances. Or, sur les déplacements de longue distance, aujourd'hui, c'est effectivement difficile de mettre en œuvre des solutions qui sont moins chères.

*(Intervention inaudible)*

Laurence GONTARD : Madame.

Evelyne NIEL : Je voudrais revenir sur la LGV, transport du fret et voyageurs. Donc, sur Vintimille, cela veut dire qu'on va avoir le train qui sera terminus à Vintimille.

Fabien PASTOUR : Non, non. Dans le schéma de desserte, nous, on prévoit d'envoyer des trains jusqu'à Turin, Milan, Gênes, même plus loin. Actuellement, il y a effectivement la répartition des différentes destinations de ces trains. Ce qu'on prévoit, c'est que, justement, cela ne va être plus à Vintimille simplement, mais plus loin. Après, il y a également les trains à grande vitesse qui viendront en Italie via la France. Il y a la perméabilité pour les deux qui est prévue, enfin qui est souhaitée en tout cas de la part de RFF et de RFI. Vous voyez, c'est de la grande vitesse du côté italien. Dans ce secteur ici, on avait pensé à modérer la vitesse pour être aussi à 200 km/h parce que c'est cohérent par rapport au secteur et à la distance à parcourir. La grande vitesse, on va dire, sur ce secteur-là, ce n'est pas... la grande vitesse, théoriquement la norme, c'est 250 à 270 km/h. Mais là, 200 km/h, cela correspond aux enjeux. On n'a pas encore des types de liaison, d'où cela pourrait venir en France pour aller jusqu'où en Italie. On sait qu'on veut aller à Milan, à Turin, à Gênes, et le système ferroviaire permet d'aller pratiquement partout en France également.

Laurence GONTARD : Monsieur Icart.

Jean ICARD : Oui, on parle de fret. Vous avez montré les flux importants qui vont de l'Italie à l'Espagne, dans les deux sens, sujet qui revient régulièrement et qui est d'actualité. On a même préconisé à Jacques Barrot qui était vice président de l'Europe pour les transports, de pousser l'écotaxe. On en parle de plus en plus, mais ce n'est toujours pas là. Cela étant dit, vous êtes ferroviaire, donc vous voulez du fret. La Région traite le problème PACA, donc, fret PACA. Nous, on subit les camions ici, mais pourquoi ne pas pousser leur développement autour de la mer encore plus fort, entre Genova et Barcelone. Le travail, ce n'est peut-être pas le domaine de nos compétences, mais, nous, on a besoin d'alléger le fret. Désolé.

Fabien PASTOUR : Vous pouvez. La question du fret maritime a été aussi abordée. Il est aussi un des moyens d'alléger le transport routier de fret entre l'Italie et l'Espagne.

Jean Christophe LEYDET : Actuellement, il y a 16 millions de tonnes de fret qui transitent par la mer depuis l'Italie.

Jean ICART : Qu'est-ce qui bloque... ? Pourquoi cela ne développe pas plus ? Il y a un problème technique, au niveau des capacités dans les ports ?

Michel MARTIN : Déjà, ne serait-ce que par la configuration géographique, il y aurait intérêt d'aller d'Espagne en Italie par la mer. Il y en a beaucoup moins d'aller de France en Italie par la mer.

Jean ICART : Oui, bien sûr. Mais comme j'ai lu, de fait, c'était massivement Italie-Espagne

Jean Christophe LEYDET : déjà, il y a 16 millions de tonnes...

Michel MARTIN : Il y en a déjà beaucoup

Jean ICART : Il y a déjà... Dans cette région, il y a la partie autour de la mer sur la grande flèche.

Michel MARTIN : Disons, des liaisons régulières. Je ne sais pas si on peut les appeler comme cela.

Jean Christophe LEYDET : Entre l'Espagne et Italie, il y a 10 millions de tonnes par la route. Je ne joue pas avec les chiffres. Ces 10 millions de tonnes, cela fait un peu moins de ce qui arrive par le fret.

Mais, c'est dans cet ordre de grandeur-là, on a 26 millions de tonnes, c'est 16 millions de tonnes par la mer, en tout, entre la France, l'Italie et l'Espagne, donc 16 millions par la mer. Ce qui veut dire enfin..., ce qui représente en report modal, quasiment, les deux tiers. Donc, sur les axes Marseille-Paris, enfin nord-sud de la France, si on regarde le report modal, c'est plutôt un tiers du report modal. Là, en maritime, je dirais, on est déjà aux deux tiers.

Michel MARTIN : Disons, les flux qui sont très adaptés au transport maritime, je crois qu'ils sont déjà sur la mer.

Laurence GONTARD : Monsieur Molinari avait une question

Jacques MOLINARI : Je voudrais revenir... donc, Monsieur Piraud nous fait son exposé sur le tunnel. Je voudrais revenir sur la proposition que j'ai faite lors de la dernière réunion à Menton, une décision très concrète sur la liaison entre Nice-Monaco, Monaco-Italie. Considérant que, en première étape, les trafics à assumer entre Nice, Monaco et l'Italie ne seront pas énormes, je propose que le projet soit phasé, qu'il soit phasé doublement. Tout d'abord, qu'il soit phasé en réalisant une ligne à voie unique. Moi, je vais m'expliquer là-dessus. Et deuxièmement, deuxième phasage longitudinal, que le projet soit d'abord réalisé entre Nice et Monaco qui est prioritaire. Alors, pourquoi une réalisation à voie unique n'est pas saugrenue ? C'est que cela existe dans le monde. A titre anecdotique, je dirais que, en Suisse, sur les chemins de fer helvétiques, en 1999, a été inauguré le tunnel de Vereina qui fait 19 kilomètres à voie unique, avec une voie au niveau central. Autrement dit, il n'est pas saugrenue de concevoir, dans une première phase, la réalisation d'une ligne à voie unique, sur la distance qui est courte entre Nice et Monaco, qui est également courte entre Monaco et Vintimille. Sur les distances relativement courtes sur lesquelles, probablement, la réalisation d'une ligne à voie unique nécessitera des fenêtres d'accès, à ce moment-là, on a une sécurisation assez forte, assurée par ces fenêtres, par lesdites fenêtres. Et, on peut aussi imaginer que la réalisation du premier tube nécessite, pour des raisons géotechniques, la réalisation d'une galerie exploratoire. Donc, auquel cas, dans ce cas, la sécurité est assurée, on a deux tunnels, il y en a un qui n'est pas en service, mais qui sert de suivi. Alors, on dispose d'une seule contre-réunion pour discuter de cela. Moi, je m'adresse aux spécialistes de RFF pour qu'ils fassent un essai de chiffrage, et voir de combien cela peut réduire le coût d'investissement initial. Cela nous permettrait, peut-être, de faire des propositions qui soient suffisamment séduisantes pour que, d'une part, la Principauté de Monaco y

souscrive, et d'autant que le côté italien dispose, oui, d'un intérêt primordial pour la Principauté ; et également, pour retenir l'attention de nos partenaires Italiens, de manière à ce qu'ils voient que nos projets sont strictement réalisables à assez court terme. Voilà !

Fabien PASTOUR : Effectivement, ce que propose Monsieur Molinari est cohérent. Etant donné qu'on va avoir des tunnels d'assez grande longueur, ils vont dépasser 5, 6 kilomètres chacun pour la plupart. Donc, évidemment, on va avoir des tunnels bitubes, c'est-à-dire avec deux tubes : un pour chaque voie. Donc, pourquoi pas phaser cela, et profiter donc de ces bitubes pour permettre un premier saut qualitatif, à l'horizon 2023, avec un tube, puis un deuxième saut à échéance à étudier ? Donc, pourquoi pas ? Effectivement, les galeries de reconnaissance qu'on pourrait, soit réutiliser pour percer le tunnel principal, ou faire une voie, une issue de secours le long du tunnel, c'est aussi une des possibilités. Effectivement, cela fait partie des possibilités. Après, la question du phasage, on est très tôt, en ce moment, pour se poser la question de phasage, mais cela fait partie des éléments qu'on peut explorer, effectivement, pour trouver des pistes d'économie ; entre guillemets, pas d'économie, mais pour répartir les dépenses dans le temps, les étaler dans le temps. Donc, effectivement, cela fait partie des pistes qu'on peut investiguer. Monsieur, si vous pouvez juste vous présenter.

Thomas DUCLOIS : Thomas Duclouis, simple citoyen. J'étais venu lors de la dernière réunion. Et le projet LGV s'était présenté comme une évidence pour moi, et j'avais émis simplement mon idée sur la gestion des gravats qui sont en principe générés par les percements des tunnels. Et un intervenant du public a exprimé l'idée que si l'offre allait augmenter, l'offre de transit, la demande allait croître, elle aussi. Et ceci a percolé et je suis revenu vous en parler aujourd'hui, puisque nous sommes dans une enquête d'utilité publique. Malheureusement, les financeurs du projet, dont la plupart d'entre eux ignorent que Menton est soumis à une immense pression immobilière, notamment de la part des Piémontais et Turinois qui viennent acheter à Menton des résidences secondaires. Notre Député-maire se lamente de la difficulté qu'il a de gérer une ville, qui a la tendance de devenir un village de vacances, parce qu'il réalise que le prix des logements dans le centre-ville est devenu prohibitif, pour les actifs locaux, qui sont repoussés au fond des vallées ; et pour ceux qui désirent un peu plus d'intimité, qui construisent les pavillons sur les Préalpes et sur les montagnes et participent au mitage du paysage. Or, si le projet voit le jour, tel que je l'entends dire, et que Milan se retrouve à deux heures et demie de train de Menton, et l'Esterel à une demi-heure de train de Monaco, nous allons nous retrouver avec une pression immobilière terrible : les Milanais vont considérer les régions d'ici comme une sorte de grande banlieue, où les plus riches d'entre eux vont pouvoir venir faire des navettes pendulaires, travailler et revenir pour retrouver leur famille et leurs enfants aussi, générer le trafic, en plus ; et puis, faire augmenter la pression immobilière, et de la même manière que le Maire de Beausoleil se lamente que sa ville ne soit que le dortoir de la Principauté, à ce moment-là, nous allons nous retrouver avec le Var, qui sera le département dortoir des Alpes-Maritimes. Donc, finalement, les difficultés du transport, au niveau du quotidien qui sont réelles et auxquelles, nous tentons de répondre sont garantes du non développement. C'est donc la raison pour laquelle, sans parler du fret, qui a son utilité indubitable, en ce qui concerne les populations locales, ici à Menton, je pense que non seulement le transport des voyageurs, ce n'est pas utile, et c'est même préjudiciable à notre qualité de vie et aux moyens économiques dont nous disposons pour vivre dans le territoire.

Fabien PASTOUR : Je vous remercie pour votre avis. Il sera rapporté au bilan de la concertation puisque la réunion est enregistrée. Je voulais juste préciser un point. Autant sur le fret, effectivement, on génère une offre pour avoir de la demande. Autant, ce n'est absolument pas vrai sur le voyageur, parce que le

voyageur, c'est l'inverse : on court après la demande et on essaie de coller une offre qui correspond à la demande. Et malheureusement, la ligne littorale qu'on a actuellement, elle a 150 ans ; elle a été créée par nos pères, et qui ont fait quelque chose d'exceptionnel puisqu'elle avait tenu 150 ans avant que cela commence à planter... enfin, pas à planter, mais à poser des problèmes de fiabilité et disponibilité. Là, le système ferroviaire que l'on propose, on l'adapte à la demande ; et la demande, elle n'est pas générée par l'offre dans le cas du voyageur.

Thomas DUCLOIS : Cette demande...

Fabien PASTOUR : Après, effectivement, votre avis, on l'entend. Il sera rapporté au bilan de la concertation. Mais, je ne pense pas qu'on va tous être d'accord.

Thomas DUCLOIS : La demande va croître en deux étapes, il y a une demande récurrente, mais quand il y aura une offre attrayante, la demande va croître de manière exponentielle, et on va se retrouver avec des pendulaires qui vont faire l'Estérel-Monaco tous les jours, et d'autres qui vont faire Menton-Milan en trois, quatre heures par semaine.

Fabien PASTOUR : L'offre va juste suivre la demande, enfin, va être calée à la demande. C'est plutôt dans ce sens-là que cela va marcher.

Alain RIBIERE : Ce n'est pas innocent comme analyse. Mais ce n'est pas faux non plus, parce qu'on a quand même constaté qu'à chaque fois qu'on crée des possibilités de déplacements, les déplacements se modifient. Je trouve quand même que, dans les études-là, on a vu, tout à l'heure, par exemple qu'il y a une très, très grande différence sur la répartition dans le type de transport entre les déplacements, à grande distance, pour Monaco ou pour le reste, pour le Département des Alpes-Maritimes. La distance ne varie pas beaucoup. Donc, s'il y a une très grande différence et que l'avion, par exemple, est beaucoup plus utilisé à Monaco et cetera, c'est aussi parce qu'il y a des différences sociologiques. Or, je pense que l'étude, elle pêche quand même beaucoup par manque d'analyse de ce point de vue, du point de vue sociologique, du point de vue des types de population concernés, et cetera. Donc, je ne suis pas absolument certain que les très riches ne viennent pas. Déjà, ils ont l'avion, voire l'hélicoptère, voire les avions privés, et cetera. Ils viennent déjà beaucoup ici. Je ne suis pas sûr que Monsieur Guibal soit mieux placé pour lutter contre cela et pour promouvoir le logement social, et le travail, et cetera, par rapport au logement des privilégiés ; et qu'il ne contribue pas, lui aussi, au mitage des collines, qu'il soit à la tête de diffusion des permis de construire. Je n'ai pas l'impression que la Mairie ait fait beaucoup pour empêcher cela. Mais bon ! Mais enfin, cela, c'est un avis. Voilà ! Comme ailleurs sur la côte, ce n'est pas propre à Menton. Mais je pense que, quand même, on n'a pas beaucoup, beaucoup d'études dans tout ce qu'on a vu, justement sur les types de population concernée. C'est-à-dire, je m'oppose aussi quand j'étais sur le tram, par exemple, à Nice, où on voit qu'on prend en considération le nombre potentiel d'habitants et d'emplois concernés mais qu'on ne tient pas compte du fait de quel type de population est concernée par telle ou telle ligne.

Fabien PASTOUR : Monsieur Martin ?

Michel MARTIN : Oui, je voudrais faire juste une petite remarque, par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure, sur les craintes par rapport à la pression sur le marché immobilier et cetera, marché immobilier qui s'ouvrirait à des clientèles amenées par la LGV et cetera. Je n'ai pas de solution à apporter, je voudrais juste faire la remarque, c'est une question qui avait été posée ouvertement, qui avait même fait l'objet d'affirmation à Marseille, suite à l'ouverture de la LGV Méditerranée, c'est-à-dire la LGV entre Lyon et Marseille, même des gens qui parlaient d'un effet TGV sur le marché immobilier marseillais où les prix des logements avaient augmenté, tout cela. Mais, en fait, à ma connaissance, jamais personne n'a su faire la part entre, d'une part, le rattrapage puisque l'immobilier marseillais est un très bon marché, et rattraper une moyenne et l'effet éventuel de la LGV, mais je ne vais plus le démontrer, et troisièmement, une période où l'immobilier se portait plutôt bien, et les prix étaient à la hausse. C'est quelque chose que je n'ai pas forcément exclu mais, à ma connaissance, qui n'a jamais pu être réellement mesuré.

Fabien PASTOUR: J'avais bien tous les éléments là-dessus mais j'ai les mêmes éléments que Monsieur Martin personnellement. Je peux compléter.

Julien CHASSAGNE : Par contre, il y avait une étude qui a été menée immédiatement sur Marseille. De manière générale, on a énormément de mal à mettre en évidence un effet LGV sur les prix des logements. Par contre, j'avais un point à ajouter sur les relations de déplacement de travail en TGV, il y a beaucoup de fantasmes par rapport à cela. Il faut faire très attention, mais cela a toujours un coût, cela a de l'importance au niveau financier. Par exemple, Avignon-Marseille tous les jours en TGV, c'est relativement long. Ce qui fait qu'aujourd'hui, certains dépendent du lieu du travail,

Fabien PASTOUR: Après, il y a aussi la question des gens qui prennent les TER tous les jours pour aller travailler. Donc, il y aura plus de gens qui travaillent dans certaines villes, il n'y aura plus de gens qui sont là pour le travail. A voir et à regarder effectivement.

Laurence GONTARD : Monsieur Piraud ?

Jean PIRAUD : Bonjour ! J'ai été chargé de vous parler un peu des contraintes naturelles dues au sous-sol, ce qu'on appelle des contraintes géologiques, et des risques, et des difficultés qui en résultent pour ce projet de LGV entre Nice et l'Italie. Est-ce que vous voyez la petite flèche dans ce cas-là, bien sûr ? Alors, vous avez devant vous la carte géologique, c'est-à-dire la carte des terrains que l'on voit en surface entre Nice, qui est ici, la baie de Villefranche, Monaco, le Cap Martin, Menton et la frontière italienne. Alors, vous voyez des terrains de toutes les couleurs, parce que c'est très compliqué. C'est très compliqué parce que c'est une géologie qui a été perturbée par toute une série, ce qu'on appelle des mouvements tectoniques. Il y avait, à l'origine, des couches horizontales, qui se sont déposées au fond de la mer ; et puis, il y a eu la formation des Alpes qui se sont formées à l'ère tertiaire. Et les couches qui étaient, à l'origine, horizontales, il y avait les terrains que l'on appelle les terrains du Trias qui sont indiqués, on ne les voit pas très bien, en violet. Il y avait, au-dessus, les terrains du Jurassique bien connu, du fait des dinosaures, mais qui sont indiqués en bleu. Et au-dessus, des terrains du Crétacé, qui sont indiqués en vert. Et puis, encore au-dessus, des terrains de l'ère tertiaire, qui sont indiqués ici en rose, dans toute la Région de Menton. Alors, les terrains du Jurassique... je devrais partir des plus anciens à la base jusqu'aux plus récents qui sont au-dessus. Les terrains du Trias, qui sont en violet, sont des terrains qui comprennent principalement des

argiles, du gypse, de l'anhydrite, des cadmius. Ce sont des terrains qui sont très désagréables pour creuser des tunnels, parce qu'ils sont souvent pleins de cavités. Quelquefois, ce sont des roches solubles qui se dissolvent dans l'eau, comme le gypse ou l'anhydrite, qui forment donc des cavités ; des terrains, quand ce sont des argiles qui sont compressibles. Bref, ce sont des terrains que l'on essaie d'éviter lorsqu'on doit creuser un tunnel. Mais si on ne peut pas les éviter, on creuse quand même son tunnel, mais c'est plus long et cela coûte plus cher. Alors, au-dessus du Trias, violet, vous avez le jurassique qui est en bleu. Alors, le jurassique qui est bleu, c'est essentiellement constitué par des grandes masses de calcaire telles que, par exemple, la Tête de Chien, ou le morceau sur lequel s'est perché Le Vistaëro. Ce sont des énormes masses de calcaire qui font x centaines de mètres, souvent 500 mètres d'épaisseur, dans lesquelles là, véritablement, c'est relativement dur. Mais maintenant, on a des machines. La dureté n'est pas un problème, et on peut percer des tunnels. A une condition, c'est de ne pas tomber sur de grandes cavités, parce que le calcaire est également une roche soluble. Alors, ce terrain jurassique, qui est très dur, qui est très stable ? a priori, il est favorable au creusement de tunnel sauf lorsqu'on a des cavités et des conduites karstiques parce que ces cavités et ces conduits karstiques, cela peut faire des rivières souterraines ; et si on n'a pas de chance, cela peut être un Aven Armand. Mais Dieu merci, on n'est pas en Ecosse, et on sait... les spéléologues que nous avons consultés, savent très bien que les cavités que l'on peut rencontrer dans ces terrains du Jurassique sont des cavités infiniment plus petites que l'Aven Armand. Mais malgré tout, c'est une difficulté dont il faut tenir compte. Alors, au-dessus du jurassique, vous avez le crétacé qui est en vert. Alors, ce crétacé qui est en vert, est constitué de ce qu'on appelle des marno-calcaires, c'est-à-dire des couches successives de marnes, de calcaires, d'argile, de marnes de nouveau et cetera, qui ont l'avantage, parce qu'il y a des couches d'argile successives, d'être relativement imperméables. Par conséquent, elles ne sont pas sensibles à la dissolution et au passage des eaux souterraines. Par conséquent, c'est un terrain vraiment que l'on peut classer comme un terrain favorable pour le creusement de tunnel. Et encore au-dessus, vous avez les terrains qui sont en rose, autour de Menton et qu'on trouve d'ailleurs dans la plaine... au-dessus de la plaine du Var, qui sont essentiellement des terrains, je dirais, des terrains gréseux, les grès que l'on trouve au-dessus de Menton, qui eux, sont des terrains tout à fait favorables au creusement de tunnel ; et en général, ils sont au-dessus de la nappe et par conséquent, on n'a pas trop de problèmes. Alors, je vous ai décrit une situation idéale avec des couches superposées horizontalement. Mais il y a eu la surrection des Alpes, et puis, une sorte de compression latérale. Alors, ces terrains qui étaient superposés les uns aux autres... du fait de la compression, il y a eu des failles qui se sont créées, et les terrains qui étaient horizontaux, comme cela, ils se sont mis à se superposer, à se chevaucher, un peu comme les tuiles d'un toit. Imaginez un toit dans lequel les tuiles soient jointives, au lieu d'être superposées. Et puis, tout d'un coup, il y a une compression, un coup d'accordéon, les tuiles se mettent à se superposer, c'est ce qu'on appelle des charriages, dans le langage de... Et, les différents terrains, et en particulier les grosses masses de calcaire jurassique qui, à l'origine, étaient jointives, du fait de ce coup d'accordéon, lors de la surrection des Alpes, elles se sont superposées, elles ont chevauché les couches inférieures. Ce qui fait que, si vous regardez maintenant la carte, les terrains jurassiques que vous voyez en bleu : normalement, on ne devrait pas les voir, on ne devrait voir que le vert, le Crétacé qui est au-dessus. Maintenant, on voit apparaître les terrains bleus, vous voyez : il y a quatre ou cinq écailles superposées de calcaire jurassique, parce qu'il y a eu ces chevauchements. Et ces chevauchements, c'est quelque chose de désagréable. Parce que si vous faites, par exemple, un forage, en haut du Mont Agia, très schématiquement : vous traversez une première fois le calcaire jurassique, le Trias qui est dessous. Et en continuant en profondeur, de nouveau, vous traversez le calcaire jurassique, d'un Trias. Et, peut-être, une troisième fois. De même que dans un toit, lorsque vous avez des ardoises, souvent, à un endroit donné, il y a trois ardoises superposées parce qu'elles sont décalées les unes par rapport aux autres. Alors, tout cela, c'est un peu compliqué. La réalité est compliquée. Nous sommes face à un massif rocheux qui est complexe, qui va demander des investigations considérables, mais c'est tout à fait normal. Ce n'est pas la première fois que l'on fait un tunnel transalpin et je parle presque de tunnel transalpin,

parce que, traverser de Nice à l'Italie, finalement, on traverse les Alpes, bien qu'on soit parallèle à la côte, on traverse la terminaison des Alpes qui viennent se noyer dans la mer Méditerranée. Alors, tout cela est délicat, mais cela n'est pas la première fois, comme je vous dis, dès le XIX<sup>ème</sup> siècle, déjà, on fait les tunnels transalpins. Maintenant, nous avons des techniques qui sont infiniment plus performantes que celles qu'on utilisait au XIX<sup>ème</sup> siècle, mais cela sera un projet qui sera, bien entendu, long à étudier. Il va falloir faire des investigations de surface détaillées, puis des investigations par sondages verticaux ou par sondages inclinés pour aller voir ce qui se passe véritablement au cœur du massif ; et quand on aura fait des sondages ou très probablement, qu'il y aura matière également, on en a parlé tout à l'heure, à faire des galeries de reconnaissance en général horizontales pour aller voir physiquement comment le terrain se comporte à l'intérieur du massif. Alors, je vais vous montrer maintenant quelques coupes géologiques. Les coupes géologiques, cela permet de voir un peu, là, c'est une vue en 2D d'uniquement les terrains qui affluent en surface, et nous allons voir comment cela se présente en coupe. Alors, vous voyez là, la carte que vous connaissez parfaitement, et tous ces traits rouges, ce sont des plans verticaux, des plans verticaux sur lesquels vous allez voir la nature des terrains à l'intérieur, ou du moins celle que l'on imagine, parce qu'il y a énormément de points d'interrogation. Alors, voilà par exemple des coupes géologiques qui sont dans le secteur de Villefranche et de Beaulieu, depuis la vallée du Paillon, la vallée du Paillon à gauche et la mer à droite. Alors là, on a indiqué les morceaux que vous voyez ici, ce sont les morceaux de calcaire jurassique qui devraient être en bleu, je m'excuse, la coupe n'est pas colorée. On a du calcaire jurassique dessus ; dessous, on a du Trias, le T, avec du gypse et de l'anhydrite, et puis, vous avez des failles. Des failles, ce sont des cassures qui compliquent considérablement la géologie. Vous avez une autre coupe ici, une deuxième coupe. Je continue. Voilà des coupes au niveau de Eze, alors, vous voyez, qu'on reconnaît un certain nombre de couches, les grandes couches jurassiques avec dessous de nouveau le Crétacé, de nouveau le Jurassique, le Crétacé avec beaucoup de couches qui ont tendance à se chevaucher les unes, les autres. Voilà un exemple parfait au niveau de Monaco. Regardez bien cette coupe-là, vous voyez, vous avez le Jurassique avec le Crétacé par-dessous, et le Trias, le mauvais terrain dont je vous ai parlé, et rebelote, on retrouve la même chose, parce que là, vous avez les écaillés qui se superposent. Dans le secteur de Monaco, c'est encore plus compliqué, je ne rentre pas dans le détail, parce qu'il faudrait des heures pour l'expliquer. Ce que vous voyez, c'est qu'il y a énormément de points d'interrogation, parce qu'on n'a jamais fait de forage profond, parce qu'il n'y avait pas matière, mais dans le déroulement du futur de ce projet, il y aura matière à reconnaître ce qui se passe afin de faire un projet de génie civil, qui soit sûr, dans lequel une entreprise accepte de mettre son matériel et de ne pas risquer la vie dans ses gars. Et c'est ce que l'on fait, lorsqu'on fait des tunnels profonds. Alors, voilà maintenant une coupe, je vais... c'est une coupe qui est colorée, qui aurait dû être faite sur les autres schémas. Je vous montre seulement celle-là, parce que c'est le secteur de Menton. Alors, le secteur de Menton, vous avez la chance, mais il faut considérer le projet dans son ensemble. C'est un secteur qui est quand même beaucoup plus calme, dans lequel vous avez des couches qui sont faiblement ondulées du tertiaire avec, au-dessus, ce bleu-là, ce sont les fameux grès qui sont des terrains relativement tranquilles, dans lesquels vous voyez, il n'y pas de faille, il n'y a pas de chevauchement. Mais lorsqu'on repart vers l'Italie, là, c'est, vous voyez, qu'il y a la vallée du Borrigo, le Careï, et de nouveau-là, c'est le chaînon du Cramont où il y a la frontière. Alors là, de nouveau, on rentre dans une logique analogue à celle que l'on a vu du côté de l'observatoire de Nice, du <XXX>02:34:33</XXX> de Naturby, et cetera avec des failles, et au milieu de cette montagne, très probablement du gypse et beaucoup de points d'interrogation, parce que pour le moment, les géologues extrapolent de ce qu'ils voient en surface, ils ont quand même l'expérience de savoir quand on a une couche en surface, on dit qu'en profondeur, cela doit être prolongé comme cela ; mais plus on va en profondeur, plus l'incertitude est grande et on ne pourra débrouiller complètement à la géologie que lorsqu'on aura fait les reconnaissances de tout le nom de tous les ingénieurs de toute l'Europe, au fond, avant de projeter un tunnel profond. Voilà ! Je vais peut-être répondre à la première question. Eventuellement, je vais faire un petit résumé des risques géologiques qui se présentent.

Fabien PASTOUR : Je ne sais pas si cela évoque une réaction.

Laurence GONTARD : Y a-t-il des questions avant ?

Jean PIRAUD : Première question. Voilà ! Les tunnels profonds face aux risques naturels. Alors, j'ai préparé ce petit exposé, parce que... poser un tunnel dans une montagne comme cela, les spécialistes savent bien quelles sont les difficultés. Mais l'expérience nous a montré que le grand public, qui n'est pas spécialiste de la question, se fait souvent une montagne, entre guillemets, de problèmes qui, en fait, n'en sont pas, mais au contraire, ils ne sont pas conscients d'autres difficultés. Mais c'est justement ce que je voudrais élucider avec vous, en vous montrant, qu'est-ce qui est véritablement en problématique et ce que l'on sait traiter sans beaucoup de difficultés. Alors, les risques géologiques majeurs et mineurs, c'est ce que je vous dis, puis ensuite, comment gérer ces risques ? Alors la définition de risque géologique, c'est peut-être un peu ardu, mais je crois qu'il faut être précis. Ce sont des situations géologiques difficiles pour un chantier, et éventuellement dangereuses pour le personnel, si des moyens adaptés ne sont pas prévus. Parce qu'une entreprise de travaux publics et un maître d'œuvre conséquent avec lui-même ne prennent jamais de risque, on n'a pas le droit de prendre de risque lorsqu'on fait des travaux publics, surtout des travaux publics souterrains, et c'est bien ce qui se fait. Les grands tunnels qui sont actuellement en construction, en particulier, dans les Alpes, et notamment en Suisse, ont été faits avec un taux d'accident tout à fait minime et qui est bien inférieur aux taux d'accidents du BTP moyen. Alors, ces situations, elles peuvent résulter, soit de prévision géologique insuffisante ou érodée, lorsque pour diverses raisons, on n'a pas fait suffisamment de reconnaissance, qu'on est trop pressé, ou qu'on n'avait pas d'argent et cetera, soit de méthode de cause non inadaptée, auquel cas, là, c'est la faute des ingénieurs qui ont mis en œuvre des machines inadaptées. Alors quelles sont les parades pour surmonter ces situations ? Il faut reconnaître le terrain avec soi. Il faut prendre des mesures préventives pour avoir des méthodes robustes ; robustes, cela veut dire que, quelle que soit la façon dont les choses tournent, qui sont toujours fiables ; et puis, des mesures correctives, lorsque vous disposez, avoir toujours des dispositions en réserve pour faire face aux aléas. Alors, quels sont les risques majeurs ? Les risques majeurs, c'est d'abord nos souterrains ; nos souterrains, c'est vraiment le risque majeur pour les mineurs et pour les creuseurs de tunnel, parce qu'on risque d'inonder totalement le chantier, voire de noyer des ouvriers, de perdre les machines, et cetera. Le deuxième risque, ce sont les déformations du terrain en cas d'excavation, parce que quand on rentre dans une montagne, il y a ce qu'on appelle le poids des terres. Donc, le poids des terres, cela veut dire qu'il y a une pression de même quand on plonge dans la mer à une soixantaine de mètres de profondeur, il y a une pression de plus en plus forte ; même dans la montagne, la pression, elle est encore plus forte, parce que la densité de la terre, c'est de cinq mais non pas d'un. Donc, cette pression est de plus en plus forte. Alors, une règle d'application, on va dire, générale : plus on se rapproche de la surface et des versants, plus on supporte. Par conséquent, il faut éviter dans la mesure du possible les tunnels très profonds, et si possible, se rapprocher des versants pas trop, mais ne pas se mettre, par exemple, ne pas passer au pied du Mont Agia, parce que là, on a 1 000 mètres de terrain qu'ils n'ont pas au-dessus ; et passer un peu sur le côté près d'un versant, c'est quand même préférable. Et puis, le troisième risque majeur, c'est la traversée de faille ou de cavité karstique. Alors, il est bien évident, si on creuse un tunnel que tout d'un coup, toc, on tombe dans l'Aven Armand, on s'est complètement loupé. Ce sont les ingénieurs, ils l'ont bien fait, les reconnaissances ont été complètement bâclées, il faut l'éviter. Mais Dieu merci, il n'y a pas d'Aven Armand, mais il y a quand même des possibilités de cavité, et cela, cela devrait être un objectif important des futures reconnaissances. Alors, face à ces risques majeurs, ce sont les risques majeurs, ce sont les risques

qui sont susceptibles d'influer sur le choix d'un tracé. Ce sont les risques, ce sont des surcoûts, des surcoûts dans les travaux. La différence de coût entre traverser un bon terrain et traverser un mauvais terrain, ce n'est pas de 1 à 1,2, c'est de 1 à 2, 3, 5, 10 ; dans un très mauvais terrain, c'est dix fois plus que dans un bon terrain. Par conséquent, ces trois facteurs-là, c'est susceptible de faire coûter le prix du mètre linéaire de terrain dix fois plus que si le terrain était bon. Par conséquent, cela vaut le coup, cela vaut le coup de faire des reconnaissances pour être sûr qu'il n'y a pas ce type de difficulté ou de dévier le tracé ou le profil en long du tunnel dans la mesure où c'est possible du point de vue géométrique, de dévier pour éviter justement ces difficultés. Et puis, à côté des risques majeurs, vous avez des risques dits mineurs, que j'appelle mineurs, parce que je sais que ce sont des choses dont on peut faire son affaire avec des petits surcoûts, mais de l'ordre de 10, 20, 30 %, vous voyez, on sent sans commune mesure. Alors, quels sont ces risques mineurs ? Ce sont les fortes températures, je passe, ce n'est pas votre cas, c'est dans les Alpes quand on a 2 000 mètres de couverture au-dessus. La présence de gaz dans les roches, grisou, ce n'est pas votre cas non plus, parce que cela, c'est peut-être dans le Trias. Des roches nocives, par exemple, des roches radioactives pleines d'amiantes, et cetera, là, vous êtes sûr qu'il n'y en a pas. Des éboulements, des glissements ou des inondations qui menacent la tête des tunnels. Alors, cela, c'est un cas particulier, souvent ce qu'il y a de plus difficile, quand on creuse un tunnel, ce n'est pas le fond du tunnel, mais ce sont les arrivées en surface, les têtes des tunnels. Parce qu'en général, il y a des terrains meubles qui sont souvent instables, il y a des éboulements, des glissements de terrain, il faut faire très attention. Mais c'est un problème purement local. S'il y a un surcoût sur une tête de tunnel, la tête de tunnel, elle coûtera 2 millions d'euros au lieu de coûter 200 000, c'est rien du tout par rapport à un projet de milliard. Donc, il faut faire attention. C'est pour cela, que c'est secondaire. Et puis, j'ai mis en dernier en vert, les séismes, on verra pourquoi, parmi les risques tout à fait mineurs, je vous expliquerai pourquoi. Alors, en général, les montagnes sont pleines d'eau, il faut en être persuadé. On a l'impression que les montagnes, elles sont vides, or elles sont pleines d'eau. Par conséquent, si vous creusez un tunnel sous une hauteur H sous la nappe, la nappe phréatique, elle se balade en général sous les sommets, vous avez une hauteur d'eau de 1 000 mètres d'eau, c'est comme si on était à 1 000 mètres sous la surface de la Méditerranée. Heureusement, les terrains sont à peu près étanches, donc on ne ressent pas cette pression. Mais si jamais, on se trouve dans une phase avec de l'eau, il y aura 1 000 mètres de pression d'eau, donc il faut faire très attention. Les fortes venues de l'eau, l'eau est le principal ennemi du mineur, alors les précautions avant travaux, c'est d'investir dans les reconnaissances et d'éviter les terrains trop aquifères si possible. Mais pendant les travaux, on refait encore des sondages à l'avant du tunnel ; avant de creuser le tunnel, on fait un sondage de petit diamètre pour être sûr de ne pas se trouver dans cette configuration-là. Et si jamais, on se trouve dans cette configuration, on est obligé d'étancher le tunnel, et il y a des techniques qui permettent de le faire. La deuxième difficulté dont je vais parler, ce sont les déformations du terrain après excavation. Tout terrain excavé doit être immédiatement soutenu et sécurisé afin que la cavité que l'on a creusé ne se referme pas, c'est la moindre des choses, donc ce n'est la peine de creuser, donc il faut faire un soutènement. Alors, vous voyez l'exemple, par exemple, d'une galerie qui a été creusée dans un terrain tel qu'elle a eu tendance à se refermer, vous voyez le diamètre, le diamètre actuel, enfin, à l'époque où la photo a été prise, du tunnel ou le diamètre excavé qui avait été soutenu par un soutènement beaucoup plus... Alors, évidemment, cela c'est... ce n'est pas la peine de creuser, c'est quelque chose qui se passe, c'est une illustration de ce qui se passe à forte profondeur dans des terrains trop plastiques. L'écaillage au terme des parois, c'est un autre phénomène qui se passe par exemple dans le tunnel du Mont Blanc qui a été creusé, il y a 40 ans, on a vu une roche extrêmement fragile en granite, très fragile comme du verre. Et du fait d'avoir 2 ou 3 000 mètres, 2 500 mètres de poids de couverture au-dessus, la roche se ferait planter à la paroi sous forme d'écaillage explosive comme des assiettes tranchantes qui volaient à la paroi, il a fallu les soutenir d'une manière particulière avec ce qu'on appelle les boulons d'ancrage, qui sont des ancrages de clous que l'on met dans la paroi pour la soutenir. Il arrive également que l'on ait des gonflements, le radier du tunnel, c'est la partie inférieure, quelquefois le radier se soulève, cela c'est passé dans le tunnel

du Saint-Gothard, cela a été réparé, cela avait été mal vu à l'origine. Une autre difficulté, la troisième, ce sont les failles, les cavités karstiques. Les failles, pourquoi ? Parce que les failles transmettent la pression de l'eau depuis la surface jusqu'à la profondeur et les cavités karstiques, parce que, bien évidemment, les cavités karstiques, ce sont des rivières souterraines, cela risque d'être des rivières souterraines qui sont extrêmement difficiles à étancher. Alors, voilà une faille, Dieu merci, cela date de 1970. Une galerie qui était arrivée dans une faille et paf tout a... c'est comme une chasse d'eau, l'eau a transporté tous les matériaux et à construire la galerie. Alors qu'est-ce qu'on fait lorsqu'on traverse des failles aquifères ? Il y a tout un processus qui est parfaitement au point. Il faut détecter la faille en faisant un forage horizontal. Ensuite, on prépare tout un faisceau de forage dans lequel, on va injecter <XXX>02:45:16</XXX> un coulis de ciments qui va faire prise et qui va étancher le terrain, et comme cela, on peut passer sans avoir toute la pression et sans avoir de venue d'eau excessive, et surtout, sans perturber les écoulements en surface. Parce qu'un des problèmes que l'on rencontre du fait selon les venues d'eau dans un tunnel, c'est que, s'il y avait d'eau qui afflue dans le tunnel, c'est vrai qu'elle vient de quelque part. Cette eau, elle vient de toute la montagne qui est remplie d'eau et on assèche des sources, des puits et quelquefois des captages. Alors, évidemment, c'est si on ne fait rien et tout cela est prévu et étudié à l'avance. Je me rappelle quand j'avais étudié le projet de tunnel de Lyon-Turin, nous avons fait l'inventaire au cours des études, je me rappelle de 1 400 petits torrents, petites sources, petits puits et cetera dans tout l'environnement du tunnel, et nous nous étions posés la question pour savoir quand on étudie les écoulements, et cetera, est-ce qu'on risque avec les travaux de perturber toutes ces sources ? C'est évidemment un exercice délicat, on résout la majorité des difficultés en étudiant bien la question et en prenant des précautions lors des travaux. Alors, évidemment, le karst, c'est quelque chose de dangereux, cela ne veut pas dire que c'est insurmontable. Le karst, ce sont des grandes cavités, je vous ai dit qu'il y en avait très probablement en bas dans la région, mais on risque de se trouver dans des configurations, vous voyez de ces canaux qui sont noyés, qui font quelques décimètres, quelques mètres peut-être de diamètre, c'est quelque chose qui doit être reconnu avec une grande précision. Et puis, il y a les risques à l'extérieur du tunnel, je passe au-dessus, parce que ce n'est pas très important, c'est ce qui se passe sur les têtes de tunnel. Alors, la sismicité. On sait que la Région, le Département des Alpes-Maritimes, en particulier, est l'une des zones les plus sismiques de France, ceci dit il faudrait y bien gérer, on n'est pas en Turquie, on ne traverse pas la faille de l'Anatolie, donc c'est une zone que les ingénieurs considèrent comme de sismicité moyenne. Pourquoi, est-ce que ce n'est pas un risque majeur ? Parce que l'expérience montre que les séismes ont très peu d'effet sur les tunnels. Alors, pourquoi ? Premièrement, parce que les secousses sont très, très atténuées en surface, puis, il y a aussi un phénomène. Alors, regardez, s'il y a un séisme, cela, je suppose que c'est... il n'y a pas mal de tunnel, s'il y a une vibration sismique dans un tunnel. La paroi fait corps avec le terrain, donc la paroi, elle subit cette oscillation. Si maintenant, cette oscillation sismique, elle frappe un mur qui est en surface, la même vibration fait balader le truc qui est en surface et détruit le bâtiment. C'est la raison pour laquelle, contrairement aux apparences, contrairement à ce que le sens quand même pourrait imaginer, les séismes tels qu'on peut en avoir dans la région, sont pratiquement sans effet sur les tunnels, au moins à partir de certaines profondeurs, puisque évidemment, lorsqu'on est en surface, tout se met à osciller. Par conséquent, les séismes notent en fait de conséquences dommageables et dangereuses pour les tunnels que pour uniquement les entrées de tunnel et les zones de faible profondeur. Dès qu'on est à plus de 20 ou 30 mètres de profondeur, on n'en parle plus. Et aucun tunnel en France, à ma connaissance, je ne connais pas, aucun tunnel en France n'a fait l'objet de disposition parasismique particulière sauf lorsque l'on est près de la surface, c'est-à-dire les têtes de tunnel. Donc, on peut se rassurer sur ce côté-là. Alors, comment gérer les risques géologiques ? Tous les risques que l'on a, il faut faire des clients, des travaux antérieurs, parce que rien ne vaut l'expérience de travaux antérieurs dans les mêmes terrains. Il faut faire des reconnaissances géologiques précises comme on l'a vu, lever de terrain, des sondages géophysiques, galeries de reconnaissance, optimiser les méthodes d'exécution pour que les méthodes soient adoptées à la géologie de <XXX>02:49:29</XXX>, parce que vous avez vu sur les coupes géologiques, on a toute une

série de terrains variés, ces différents terrains, il faut dans chaque terrain utiliser une méthode adaptée. Et puis, il faut préparer des réponses effectives à tous les risques qui sont identifiés, parce qu'il faut toujours rester vigilant face aux caprices de l'altitude. Il y a des imprévus, et il faut s'efforcer d'avoir dans sa panoplie, c'est-à-dire que l'entreprise ait dans son parfait matériel à l'entrée du tunnel des dispositions, des machines, des procédures et des gars expérimentés pour faire face aux aléas. Voilà. Alors, je vais m'arrêter ici, parce qu'il faut que je m'arrête et je vous montre cette image qui, typiquement, montre ce que c'est qu'une petite galerie de reconnaissance par rapport à un grand tunnel de diamètre ferroviaire à deux voies, même si dans un premier temps, on ne fait qu'une voie comme disait Monsieur Molinari. Cette galerie de reconnaissance permet de reconnaître à l'avance les conditions de terrain, les conditions hydrogéologiques ; cela permet de drainer le terrain à l'avance et cela permet de faire les travaux avec la meilleure sécurité possible.

Laurence GONTARD : Est-ce que vous avez des questions à poser à Monsieur ?

INTERVENANT : C'est limpide.

Laurence GONTARD : Monsieur.

Stéphane SAINSAULIEU : Merci de votre exposé. Première question. Vous avez dit que la structure géologique était constituée de différentes couches, vous avez expliqué les ardoises. Lorsque vous allez creuser un tunnel et que vous risquez de tomber très probablement sur des couches géologiques différentes, est-ce que la sismicité et les risques sismiques sur les couches sont différents, obligent la réalisation d'un tunnel spécifique ?

Jean PIRAUD : Pas en France, pas en France, c'est-à-dire qu'on considère, depuis un siècle et demi que l'on fait des tunnels, que les cisaillements qui peuvent se produire du fait de séismes sont très profonds et ils ne remontent pas jusqu'en surface, ni aux profondeurs auxquelles on va travailler, c'est-à-dire à pas plus de 500 mètres de profondeur, c'est-à-dire que lorsque l'on traverse une faille, en général, les terrains sont assez broyés, c'est un peu plus difficile, il risque d'y avoir des eaux, mais il n'y a aucune disposition particulière prise, parce qu'on sait qu'il n'y aura pas... Il y aura des vibrations transmises par des ruptures en profondeur, mais il n'y aura pas de cisaillement le long de la faille.

Stéphane SAINSAULIEU : A tous les niveaux ?

Jean PIRAUD : Si vous voulez, c'est l'expérience, tous les gens d'EDF, par exemple, depuis la dernière guerre, ils ont creusé, je crois, un millier de kilomètres de galeries hydroélectriques à travers les Alpes en traversant des centaines de failles, ils n'ont jamais pris de disposition particulière au passage des failles. Parce qu'on sait qu'il n'y aura pas de mouvement relatif et de déplacement relatif. Il y aura des vibrations qui vont être transmises et comme je vous ai dit les vibrations, le corps du tunnel fait corps avec le terrain, donc il vibre avec lui et cela reste sans effet.

Laurence GONTARD : Merci. Monsieur Molinari ?

Jacques MOLINARI : Oui. J'ai deux questions sur le tunnel de Braus de 8 kilomètres, et qui est affecté depuis sa construction par de l'anhydrite et avec le gonflement. Est-ce que c'est évolutif, est-ce que c'est représentatif d'un cas relativement simple à traiter ? Et la deuxième question plus préoccupante, c'est le tunnel de Monaco qui fait l'objet de travaux plus exactement, qui doivent reprendre et qui vont affecter la desserte de la ligne littorale pendant des mois à nouveau. Est-ce que cela peut servir de réserve au projet ou pas ?

Jean PIRAUD : Pour le tunnel de Braus, vous avez mis le doigt sur les lois de misère. Lorsque l'on fait des tunnels dans de l'anhydrite, on a de temps en temps des phénomènes de gonflement dont je ne vous ai pas parler parmi les risques que j'ai cité. Cela a été écrit, mais je ne l'ai pas dit oralement. Le problème du gonflement est un problème empoisonnant, qui se traduit par des surdimensionnements, on est obligé de faire des voûtes, on est souvent obligé d'aller jusqu'à un mètre de descente, c'est un empoisonnement. Alors, lorsque cette vue est au niveau des études, donc que le premier creusement se fait avec des précautions nécessaires pour éviter ce problème de gonflement, cela n'est pas trop embêtant. Mais quand même c'est quelque chose d'empoisonnant et les travaux considérables qu'on a pu faire dans les années 70 sur le tunnel de Braus, c'est qu'il y a eu des fuites d'eau et l'anhydrite a la mauvaise idée de se gonfler au contact de l'eau. C'était une sensibilité, d'abord, mais cela fait partie disons des difficultés géologiques. Je n'ai peut-être pas parlé, parce que c'est relativement rare mais vous avez raison de le souligner, parce que, malheureusement, il n'est pas impossible qu'on ait à traverser des terrains avec de l'anhydrite sur l'ensemble de la ligne. Par conséquent, cela fera partie des difficultés spécifiques à cette anhydrite-là. Alors, la deuxième question, c'était ce qui se passe dans les tunnels de Monaco. Alors, lorsque la ligne qui traverse Monaco a été mise pour la première fois en souterrain, sur une partie de son tracé dans les années 1960, ils ont eu des ennuis considérables, à côté du chantier, parce qu'ils interceptaient une faille qui passe par-là. On a repoussé le problème à x années après parce que les étanchements que l'on avait fait, les cimentations qui avaient été faites se sont altérées avec le temps.. Il faut croire que c'est un tunnel qui était construit, je crois, du temps de Napoléon III, à une époque où les techniques n'étaient pas très... excusez-moi, la ligne était construite au temps de Napoléon III, la première déviation ferroviaire dans les années 60 et les travaux qui ont été faits 50 ans après, ce n'est pas... le terrain continue à gonfler...

Fabien PASTOUR : Effectivement, il y a des travaux, il y a déjà eu des travaux sur le tunnel. Côté travaux, il y en a encore à faire, parce qu'on a fait des travaux d'urgence immédiatement, mais il y a une autre série de travaux à faire. Donc, il faut conforter ce tunnel, parce que c'est un tunnel en U où il faut conforter le radier et expurger une partie de l'eau qui arrive, des flux d'eau importants qui arrivent. Ces travaux qui sont programmés, et qui, malheureusement, effectivement affectent les circulations.

Jean PIRAUD : Monsieur a une question ?

Philippe PINOLI : Oui. Monsieur Pinoli. J'ai trois questions rapides. Déjà, bravo, c'était très intéressant et très clair. Trois questions. Quelle est la longueur totale du tunnel concerné par le projet ? Deuxième question rapide, quel est l'impact de ce kilométrage en surcoût vraiment identifié dans le coût du projet global, 14, 16 milliards ? Et troisièmement, est-ce qu'on a en France, je ne sais pas, en tout cas en Europe,

un chantier comparable surtout en termes de ratio de nombre de kilomètres de tunnel ? Est-ce qu'en Suisse ou en Autriche, il s'en trouve des comparables ? Parce que cela me semble, enfin, très exceptionnel une telle longueur de tunnel sur un projet d'infrastructure ferroviaire.

Jean PIRAUD : Sur le tronçon des Alpes-Maritimes, il y a à peu près 50 ou 60 kilomètres de tunnel, enfin plus, et nous avons chiffré de manière très préliminaire et approximative, le coût du génie civil de ces tunnels à un peu plus de 4 milliards d'euros. C'est très préliminaire, parce qu'on n'a pas fait de sondage. Donc à peu près en prenant des provisions de l'ordre de 4 milliards d'euros pour les tunnels.

Odette MOUHAD : C'est sur la totalité ?

Jean PIRAUD : Non, non. Sur les Alpes-Maritimes.

Fabien PASTOUR : Pour le creusement des tunnels de la LGV PACA, dans les Alpes-Maritimes.

Odette MOUHAD : D'accord.

Fabien PASTOUR : Cela peut coûter 100 millions d'euros le kilomètre de tunnel à creuser.

*(Confusion de voix)*

Jean PIRAUD : Alors, la deuxième question, c'est, est-ce qu'il existe des précédents en quelque sorte ? Les précédents, je crois qu'on peut aller les chercher tout simplement en Italie, parce que nos amis Italiens, ce sont des très grands constructeurs de tunnel, les plus grands constructeurs de tunnel d'Europe depuis une cinquantaine d'années, je crois. Ils ont construits beaucoup plus de tunnels considérables. Et des tunnels comme cela, qui se suivent les uns à la suite des autres, il y en a sur un certain nombre de lignes italiennes. Il y en a, en particulier, entre Rapallo et La Spezia. Par exemple, la ligne qui passe auprès des Cinque Terre, et dans lesquelles vous avez 5 kilomètres de tunnel ; juste, cela sort sur quelques centaines de mètres. Hop ! De nouveau, un tunnel de 2, 3, 5, 10 kilomètres et cetera, et cetera. Cela arrive ! Cela arrive. C'est quelque chose qui n'est pas nouveau. Et, regardez le tunnel de Saint-Gothard qui est en cours d'achèvement, le tunnel de base de Saint-Gothard actuellement dans les Alpes, il fait 57 kilomètres de long. Alors, on ne l'a pas fait d'un seul coup, parce qu'il aurait fallu 30 ans pour le construire, mais il y a eu des accès intermédiaires, comme le disait Monsieur Molinari. On a accédé à des « attaques intermédiaires », on creuse des galeries depuis la vallée et, à partir du bas de ces galeries, on fait deux ateliers nouveaux, qui vont en direction des têtes du tunnel, pour que cela aille plus vite. C'est-à-dire, on subdivise la difficulté. Au lieu d'attaquer uniquement par les deux bouts, on attaque par les deux bouts, on attaque au pied d'un puits, cela fait deux attaques supplémentaires ; au pied d'une descente de rive, c'est-à-dire qu'on a besoin de faire une descente de rive, ce qui permet de diminuer le délai total de réalisation. Votre première question, je n'ai pas répondu.

Philippe PINOLI : Non, non, je crois, très bien.

Jean PIRAUD : Monsieur ?

Serge JOVER : Oui, une question sur... une question de karstique.

Jean PIRAUD : Oui.

Serge JOVER : Est-ce que c'est compliqué de passer sur des zones karstiques en tunnel ?

Jean PIRAUD : C'est une difficulté...

Serge JOVER : Cela c'est sur internet, oui ?

Fabien PASTOUR : Oui, on travaille pour le compte-rendu et la présentation de tout sera sur Internet, oui.

Jean PIRAUD : C'est une difficulté importante. Mais pour le moment, on est au conditionnel. Parce que tant qu'on n'a pas fait de sondage et qu'on ne sait pas où est le niveau de la nappe et cetera, c'est une difficulté importante qui pourrait conduire à adapter un tracé plutôt qu'un autre. Je l'ai mis parmi les risques majeurs. Par conséquent, cela peut conduire à trouver un tracé tel qu'on ne traverse pas deux zones karstiques, noyées dans l'eau.

Serge JOVER : Je vous pose cette question parce que les lignes dans les zones de l'Ouest des Alpes-Maritimes, justement, ce sont des zones karstiques.

Jean PIRAUD : Pardon, vous dites ?

Serge JOVER : L'Ouest des Alpes-Maritimes, la région de la Casa, vous passez dans les zones karstiques.

Jean PIRAUD : Oui, bien sûr ! J'ai bien dit que le calcaire jurassique, qui était très dur, très costaud, très favorable sur le creusement, si on tombe dans une rivière souterraine avec une grande hauteur d'eau, cela sera difficile. Par conséquent, c'est une configuration qu'il faut éviter par un tracé astucieux. Mais cela, on ne pourra le savoir que lorsque l'on aura fait ces fameuses reconnaissances dont je vous ai parlées.

Serge JOVER : D'accord.

Jean PIRAUD : Mais c'est une difficulté. C'est une difficulté. D'ailleurs, je l'ai mis en tête ! L'eau est le principal ennemi du mineur. Ce n'est pas le grisou, c'est l'eau qui est le principal ennemi du mineur.

Serge JOVER : Sur le Département des Alpes-Maritimes, les sols devront être analysés de manière précise.

Jean PIRAUD : Il y a des études qui sont en cours, mais qui seront forcément longues, qui ne peuvent être que des études bibliographiques. On a consulté les clubs de spéléologie parce qu'ils sont détenteurs d'un savoir extrêmement intéressant, mais on n'arrivera à des conclusions que quand on aura fait des sondages.

Fabien PASTOUR : En fait, ce que dit Monsieur Piraud est juste et la connaissance bibliographique, qu'on va chercher également dans les bureaux géologiques, les éléments, on a partout, on a l'avantage d'aller chercher là-dedans. Et puis, il y a la connaissance des spéléologues ; tout cela, cela fait partie de la bibliographie, qu'on fait de tout ce qui existe. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, on a aussi dans les cahiers des charges tous les essais géotechniques et géologiques, toutes les reconnaissances à faire. Cela, c'est quelque chose qui est extrêmement cher, et puis, cela durera extrêmement longtemps pour arriver à investiguer assez largement le territoire, puis après, on devra encore analyser quelques zones plus fines, et ainsi de suite. Et puis, on rentrera dans des tests des percements pour, par exemple, des galeries de reconnaissance un peu plus précises pour arriver à trouver vraiment le tracé précis.

SERGE JOVER : Est-ce qu'en France, vous avez identifié des zones souhaitées passer en tunnel, et puis une fois vérifiées impossibles à passer en tunnel ?

Jean PIRAUD : Si on a identifié des zones ?

SERGE JOVER : Identifier des zones, des zones souhaitées passer en tunnel, qui n'ont pas pu être passées en tunnel à cause de, justement, de ces raisons.

Jean PIRAUD : En général, les ingénieurs qui font les projets de tunnel se débrouillent. Lorsqu'ils ressentent qu'à tel endroit, il y a un os, et que cela va coûter très cher, et qui risque d'avoir la vie de leurs gars, on passe ailleurs. On se débrouille pour passer ailleurs. On a eu suffisamment d'accidents, en particulier au XIX<sup>ème</sup> siècle, tout d'un coup, quand on tombe dans une faille que l'on avait pas prévue, sans pression, et cetera, il y a 50 gars qui sont sur le carreau. On ne peut plus faire cela. C'était absolument inimaginable. Donc, on fait les études nécessaires, les sondages, pour s'assurer que le tracé que l'on présume ne va pas nous... Sinon, on change de tracé. Mais je n'ai pas connaissance disons qu'on ait renoncé carrément à un projet. Bon, on cherche un tracé qui permet d'éviter les difficultés principales.

Léonor Hunebelle : Ce Monsieur a posé une question sur : est-ce que les déblais sont rejetés dans la mer ?

Jean PIRAUD : Alors, il y a eu une question sur les déblais de monsieur qui s'en va. Monsieur, vous avez posé une question sur les déblais. Sur quel endroit... ? On n'en a jamais parlé. Alors, les déblais, les déblais actuellement. Actuellement, du fait d'une inquiétude légitime sur les ressources naturelles, les cahiers des charges, c'est-à-dire les règles de creusement et de construction des tunnels, imposent aux entreprises de revaloriser, de réutiliser au maximum les déblais qui sont extraits. Alors, réutiliser, à condition qu'ils soient réutilisables. Exemple, le tunnel du Saint-Gothard, le tunnel du Saint-Gothard qui fait 50 kilomètres, ou le tunnel d'Erstfeld qui est entièrement achevé. Bon, il traverse toute une série de terrains mais qui sont, en général, des terrains assez durs ; et il est foré, en général, avec les machines foreuses qui ont l'inconvénient de réduire le terrain en petits morceaux, voire en poudre. Et parmi les déblais qui sortent, il y en a une partie qui est revalorisable et réutilisable. Alors, on considère que les gens, les Suisses, ont fait vraiment très bien le boulot puisqu'ils ont réussi, je crois, à réutiliser, à ré-enfourner dans le tunnel, sous forme de béton, pour les caniveaux, pour les pieds droits de la voûte, ils ont réussi à réutiliser, je crois, 30 % ou 32 % du volume total de matériaux qui avaient été extraits. Ils l'ont réutilisé sous forme de granulats pour fabriquer le béton, qui était remis dans le tunnel pour faire les parois. Et les 70 % restants ont été soit réutilisés pour faire des remblais, parce que dans un pays que je dirais normal, il y a toujours des travaux publics, il y a toujours des besoins de faire des remblais ; de remblayer, voire de gagner sur la mer, et cetera. Et on réutilise les matériaux qui sont de moindre qualité, non pas pour faire du béton, le béton c'est ce qu'on appelle les granulats nobles, les matériaux nobles, on ne les utilise pas pour faire du béton. Les terrains qui sont un peu moyens, un peu marneux, on les utilise pour faire des remblais. Et puis, il y a des terrains qui sont mauvais, non réutilisables. Souvent, c'est le cas de 20 ou 30 % des terrains que l'on extrait qui sont réutilisables, alors là, il faut les mettre en dépôt quelque part. Alors, ce n'est pas facile, ce n'est pas facile de trouver des sites de dépôts.

Thomas DUCLOIS : Quelle est la distance raisonnable à laquelle on peut entreposer ces dépôts, sans que le coût de transport ne soit prohibitif ?

Jean PIRAUD : On s'efforce que cela coûte le moins cher. Pendant la période des études, on trouve des endroits où le fait de mettre les terrains en dépôt, ce n'est pas trop préjudiciable pour l'environnement. C'est-à-dire, on se débrouille pour trouver en général des vallons où on peut cacher... Par exemple, du côté d'Imperia, les Italiens instaurent une ligne ferroviaire nouvelle, derrière les chaînons côtiers, et ils ont trouvé, ils ont besoin... ils avaient besoin d'entrepôt de je ne sais plus combien de millions de mètres cubes. Ils ont trouvé, après de difficiles négociations, un terrain dans un vallon un peu reculé, qui ne se voyait que très peu, avec un petit barrage ; et derrière ce petit barrage en terre, ils ont entreposé d'un million de mètres cubes. Les Suisses, ils n'ont utilisé que 30 % des déblais forés dans le tunnel ; et une grande partie du reste, ils ont constitué des petites îles dans le lac des Quatre Cantons. Donc, chacun a sa solution.

Thomas DUCLOIS : Il y a 15 jours, j'avais dit l'idée d'utiliser ces gravats pour gagner sur la mer et faire un parc ornithologique, faire un parc pour les oiseaux, mettre en place, et cetera.

Serge JOVER : C'était interdit.

Thomas DUCLOIS : Ah oui, même si c'est pour faire un parc ornithologique.

Serge JOVER : Une chose plus simple, Monaco veut s'agrandir. Mais on n'a plus le droit de rejeter en mer...

Thomas DUCLOIS : C'est ce qu'on a fait à l'aéroport avec des remblais, c'était inimaginable.

Jean PIRAUD : Oui. Mais moi, je n'ai pas dit qu'on va les balancer dans la Méditerranée, non. Mais, je pense qu'on trouvera un endroit. Par exemple, remplir... il y a souvent des anciennes carrières qui ont été exploitées dans l'arrière pays Niçois. Il y a des immenses zones qu'on ne voit de nulle part et qui ont été excavées pour faire des granulats à l'époque. Là, on peut se débrouiller pour les voir remplir avec les dérivés du tunnel.

Fabien PASTOUR : Il y a au sein de RFF des groupes de travail, Jean-Michel Cherrier en a parlé dans la réunion publique. Monsieur Cherrier, c'est le Directeur de la mission LGV PACA qui répondait à la question de Monsieur sur que faire des remblais. Si c'est possible environnementalement, en parlant de mettre une zone naturelle, pourquoi pas étudier. Mais clairement, on travaille avec toutes les entreprises qui sont avec nous pour qu'on recycle le maximum, c'est-à-dire que comme le dit Monsieur Piraud, on recycle les matériaux nobles pour faire du béton, pour tapisser l'intérieur des tunnels, c'est une évidence. Et puis, il y a une autre partie des matériaux qu'on peut utiliser pour faire d'autres choses, des remblais et puis une partie terminale qui ne peut servir à rien. Cela, il faut la stocker quelque part. L'avantage, c'est qu'on construit une ligne ferroviaire et qu'on va s'appuyer sur celle-ci pour aussi faire voyager les matériaux et les faire voyager à des endroits où ils en ont besoin. Il se peut, et cela a déjà été vu, que des matériaux de cette région ici partent jusqu'à Istres, voire même plus loin, pour être stockés et utilisés sur d'autres chantiers. C'est l'avantage du ferroviaire, c'est qu'on va pouvoir faire voyager nos matériaux assez facilement et les utiliser là où il faut. On pourrait les utiliser là il faut, où on peut surtout, puisque dans certains cas, ce sera bien.

Serge JOVER : Monsieur Pastour, on parle de quelles quantités des remblais ?

Fabien PASTOUR : Plusieurs millions de mètres cubes de remblais.

Jean PIRAUD : Oui, oui.

Serge JOVER : Revaloriser ces quantités, c'est démesuré, je veux dire, c'est impossible. On peut revaloriser...

Fabien PASTOUR : Mais vu la pénurie, je ne sais pas si Monsieur là-bas peut me confirmer, la pénurie de matériaux disponibles au bâtiment.

Jean PIRAUD : Il est bien évident, c'est que moi j'ai participé pour le tunnel Lyon-Turin. Ce problème a été examiné de très près avec la profession. C'est-à-dire qu'on allait sortir du tunnel l'équivalent de je ne sais combien de..., l'équivalent, disons, une année de production de granulats de toute la Savoie. Donc, sans recasser complètement le marché, par conséquent, cela ne peut se faire qu'en concertation avec la

profession. La profession, de toute façon, sera associée à cette valorisation parce qu'une grande partie des déblais seront envoyés dans les installations existantes de traitement, et cetera. Cela doit se faire en concertation avec les acteurs locaux, de telle sorte qu'on ne fusille pas le marché local pendant un certain temps, parce qu'autrement, c'est... Mais, l'expérience a montré que, avec des gens de bonne volonté, cela peut se faire et cela s'est fait, par exemple, en Suisse pour les grands tunnels qui viennent d'être percés. Mais cela n'a pas mis à genou la profession parce que cela a été concerté avec eux.

Serge JOVER : Là, vous avez 60 kilomètres de tunnel.

Jean PIRAUD : 60 kilomètres ...

Serge JOVER : Ce n'est pas rien.

Jean PIRAUD : C'est comme le tunnel de Saint-Gothard, c'est l'équivalent. Monsieur.

Pierre MARIO : Alors, je représente la Fédération du bâtiment et des travaux publics. Donc, il ne se fait pas un chantier aujourd'hui d'importance, je pense au stade de Nice, par exemple, qui est en construction, où des matériaux qui sont recyclables et réutilisables ne sont pas utilisés. C'est logique. Après, d'une manière économique aussi pour le projet lui-même, c'est clair que si on réutilise les matériaux, cela coûtera moins cher, les ouvrages aussi, quelque part parce qu'on doit... Si on utilise 30 % des matériaux dedans, on peut faire du béton avec, évidemment, cela fera un prix de béton beaucoup moins cher. Donc, dans tous les cas, c'est profitable à tout le monde. Après, il ne faut pas qu'on utilise tous les matériaux, comme vous l'avez souligné justement, parce que, parfois, il y a eu un peu des matériaux qui sont pollués, soit du gypse, soit de l'anhydrite et qu'il y a eu quand même quelques catastrophes, je pense, dans la région de Savoie, où on a dû casser, par exemple, des ouvrages d'art ou des contours de télésiège parce que, malheureusement, on avait utilisé les matériaux dans un souci de revalorisation et une société très connue qui en a payé les frais, donc, aujourd'hui, on est très vigilant là-dessus. Mais, sachez que d'une manière générale, la profession réutilise la plupart des matériaux. C'est dans la logique économique. Voilà !

Serge JOVER : Je connais bien le dossier, je suis d'accord avec vous pour faire la revalorisation. Il faut savoir que plus de 50 % de matériaux aussi, il y avait beaucoup de chantiers à faire. Il faudra trouver des coins. Et quand vous dites que ce sont des carrières, oui, c'est vrai, on est dans des carrières. Je vais vous dire des choses comme elles sont.

Pierre MARIO : Mais, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, carrières, quand on a une autorisation. Parfois, on se doit à la fin de l'exploitation des carrières de remettre en état.

Plusieurs Intervenants : En état

Pierre MARIO : Donc, c'est vrai qu'on a besoin de matériaux également. Ce n'est plus avec des matériaux qu'on a utilisés, mais on peut encore relooker en faisant des plantations au-dessus. Là, par exemple, il y a certains matériaux qui ne seront pas bons pour faire du béton, par exemple, mais qui peuvent tout à fait être utilisés, je dirais, dans le cadre de plantation ou de réhabilitation. Voilà, la profession est vraiment sensible à ça.

Fabien PASTOUR : La réhabilitation des carrières, je peux en parler, puisque je l'ai vécu dans une entreprise précédente dans laquelle j'ai travaillé. J'ai travaillé dans l'entreprise qui s'appelle Lafarge. Il y en avait une carrière, au pied de la Sainte Victoire, d'argile, et cette carrière-là a fini sa vie puisqu'elle a été exploitée jusqu'à ce qu'elle ne puisse plus donner, voilà. Elle est arrivée à échéance et on a réhabilité le terrain. On a fait un théâtre de verdure en accord avec la ville d'Aix. On a repiqué les plantations, et cela a permis de faire un lieu qui est d'ailleurs assez convivial pour les gens, qui sert aussi de théâtre de verdure quand ils en ont besoin. Il y a eu un opéra qui a été fait là en plein été, c'était sympa. Et effectivement, il y a une obligation à remettre le terrain dans un état qui correspond au cahier des charges, qui a été fixé avec les gens autour, enfin, les mairies autour.

Léonor Hunebelle : Concernant les anhydrites, je sais que ce n'est pas toujours facile parce que dans le tunnel routier de Tende, il y a des anhydrites et... et enfin, les Alpes-Maritimes ont été dans l'incapacité de trouver un site pour les anhydrites. Donc, du coup, ils ont trouvé un site qui pourrait prendre dans le nord de l'Italie de l'anhydrite.

Jean PIRAUD : Votre demande est étudiée de près et ce sont des matériaux solubles et quand il y a des sulfates comme l'anhydrite et le gypse, cela fait partie des matériaux difficiles à recaser d'ailleurs. On trouve des solutions. C'est plus compliqué que si c'était des matériaux tout à fait nets, c'est-à-dire non solubles. En effet, c'est empoisonnant, il y a du gypse partout. Alors évidemment, il y a du gypse, il y a des sulfates sur du gypse en surface. Je vais tâcher de les mettre à des endroits, ce sera enlevé dans les anciennes carrières de gypse. Ce n'est pas facile, ce n'est pas facile. Mais on trouve des solutions.

Laurence GONTARD : Merci à vous. S'il n'y a plus de questions, je vous donne rendez-vous mardi 7 février, même endroit, même heure. On étudiera le tronçon entre Monaco et l'Italie. On a invité les partenaires italiens à participer au groupe de travail. J'espère qu'ils seront là. Merci à tous de votre participation. Et si d'ici là, vous avez des questions, concertation 06, que vous connaissez. Merci beaucoup.

Fabien PASTOUR : Merci à vous.

*La séance est levée à 17h28*

**Document rédigé avec le concours de la société CDV Evénements**  
5 rue de la champagne - 31100 Toulouse

**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