

Groupe de travail Nice

Verbatim de la réunion du 7 octobre 2011

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE — AQUITAINE POITOU CHARENTES — BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI-PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE — AQUITAINE POITOU CHARENTES — BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI-PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE — AQUITAINE POITOU CHARENTES — BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI-PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE — AQUITAINE POITOU CHARENTES — BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI-PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE DES TRAVAUX DES GROUPES DE TRAVAIL	4
1.1 BOUCHES-DU-RHÔNE	5
thématique gares	5
thématique capacité, exploitation et technique.....	5
thématique environnement	5
thématique prospective	6
1.2 VAR 6	
1.2.1 GT Toulon	6
1.2.2 GT Sillon permien.....	6
1.2.3 GT Est Var.....	6
1.2.4 Groupe thématique agriculture, viticulture et sylviculture.....	7
1.2.5 Contributions du Var	7
1.3 ALPES-MARITIMES.....	7
1.3.1 Groupe Ouest Alpes-Maritimes	7
1.3.2 GT Sophia Antipolis	8
1.3.3 GT Paillons-RIVIERA	8
2. RAPPEL ET REPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL NICE	12
2.1 RACCORDEMENT AVEC LES CHEMINS DE FER DE PROVENCE	12
2.2 CONNEXIONS MULTIMODALES ENVISAGÉES	12
2.3 RELATION ENTRE COÛTS ET VITESSE ATTEIGNABLE.....	14
2.4 DESSERTE DE CANNES	19
2.5 APPORTS DE LA GÉOLOGIE ET DE LA GÉOTECHNIQUE.....	22
3 POURSUITE DES DISCUSSIONS SUR LES SCÉNARIIS.....	27
4 SYNTHÈSE DES AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL	32
5 RECUEIL DES OBSERVATIONS SUR LES DOCUMENTS ÉMIS	39

Participants :

BOUGEAULT Noëlle, Artelia, AMO G
CONSTANS Joël, Inexia SNC-Lavalin
GONTARD Laurence, KFH, AMO C
PASTOUR Fabien, RFF

AUGIER Flora, ADAAM
CAROTENUTO Daniel, Amis du Rail Azuréen
COLLET Christian, GIR MARALPIN
FLATOT Raphaël, Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence
GORIN Véronique, EPA
MAQUARD Françoise, GADSECA
NALINO Germain, TGV Centre Var
NICOLETTI Pascal, CCI Nice Côte d'Azur
RAYBAUD Michel, particulier
RIBIERE Alain, Fare-Sud
ROLLAND Alain, Conseil Général des Alpes-Maritimes
SOTTAS Candice, particulier
WEIL Gérard, Amis du Rail Azuréen

La séance débute à 14 heures 10.

Laurence Gontard – Bonjour à tous. Je vous remercie de bien vouloir vous présenter avant chacune de vos interventions. Nous y tenons vraiment, car nous nous sommes aperçus que quand il y a des gens qui ne se présentent pas, les verbatims sont à corriger. Cela rend le processus plus long et vous ne recevez les verbatims finalement que très peu de temps avant le groupe suivant.

Aujourd'hui, nous avons au programme la synthèse de ce qui a été vu dans les autres groupes de travail, comme vous l'avez demandé d'ailleurs. Ensuite, l'on récapitulera les questions et les attentes que vous aviez formulées lors de la première session. L'on essaiera d'apporter les réponses à un maximum de vos questions. Ensuite, après discussion, l'on recueillera vos avis sur les quatre scénarii qui vous ont été présentés la dernière fois. L'on essaiera de faire ensemble une synthèse à présenter au Comité territorial qui aura lieu le 20 octobre prochain, et puis nous recueillerons également vos avis sur les documents qui vous ont été fournis la dernière fois.

Nous allons refaire un tour de table rapide, parce que certaines personnes n'étaient pas là la fois précédente. Je suis Laurence Gontard, assistance à maîtrise d'ouvrage (communication et concertation).

Joël CONSTANS – Je suis directeur de projet et je représente le groupement Inexia SNC-Lavalin, qui est en charge des techniques de conception pour le Département des Alpes-Maritimes.

Alain ROLLAND – Je représente le Conseil général des Alpes-Maritimes.

Flora AUGIER – Je représente l'Agence de déplacement et d'aménagement des Alpes-Maritimes.

Alain RIBIERE – Je remplace aujourd'hui Odette Mouhad pour la fédération Fare-Sud.

Michel RAYBAUD – Je suis membre de l'association TGV PACA mais je suis là à titre personnel.

Françoise MAQUARD – J'appartiens au Groupement des associations de défense des sites et de l'environnement de la Côte d'Azur.

Candice SOTTAS – Je suis urbaniste mais je suis là à titre personnel.

Gérard WEIL – Je suis membre de l'association des Amis du Rail.

Daniel CAROTENUTO – J'appartiens également à l'association des Amis du Rail.

Germain NALINO – Je représente l'association TGV Centre Var.

Christian COLLET – Je représente le GIR MARALPIN.

Fabien PASTOUR – Je suis chargé de projet territorial pour RFF. Vous avez le Monsieur d'Ubiquis qui est avec nous.

Noëlle BOUGEAULT – Je représente l'AMO G (assistance à maîtrise d'œuvre générale) et je fais partie du bureau d'études Artelia.

Laurence GONTARD – Je laisse la parole à Fabien pour commencer à vous faire la synthèse des premières sessions des autres groupes de travail.

1. SYNTHÈSE DES TRAVAUX DES GROUPES DE TRAVAIL

Fabien PASTOUR – Comme l'a dit Laurence, nous allons vous faire le point sur tout ce qui a été vu dans les autres groupes de travail. Nous allons passer les autres groupes de travail les uns après les autres et forcément, vous ne verrez pas celui-ci car l'on va en parler beaucoup plus largement après.

1.1 BOUCHES-DU-RHONE

Dans les Bouches-du-Rhône, vous avez trois groupes de travail : Marseille Nord, la Vallée de l'Huveaune et Aubagne Sainte-Baume.

THÉMATIQUE GARES

Ils ont plutôt classé cela par grandes thématiques : pour la thématique gares, ils ont demandé des éléments sur le choix entre Marseille Saint-Charles souterrain et Marseille Blancarde, qui était l'un des autres lieux d'implantation possible d'une gare, en liaison avec le réseau classique. Ils ont voulu avoir des éléments de compréhension.

Des éléments ont aussi été demandés sur la faisabilité d'une gare secondaire, pour les trains à grande vitesse, à l'est de Marseille. Ils voulaient savoir si c'était cohérent avec les SCOT et connaître l'impact sur l'exploitation de la capacité que cela pouvait avoir. Imaginons une gare supplémentaire qui soit dans la vallée de l'Huveaune, et qui aille jusqu'à Aubagne, par là.

THÉMATIQUE CAPACITÉ, EXPLOITATION ET TECHNIQUE

Sur la partie « capacité, exploitation et technique », il y a une grosse demande pour un scénario 0. Un scénario 0, c'est un scénario que l'on doit produire de toute façon, qui est un scénario dans lequel l'on ne fait pas de ligne nouvelle. C'est le scénario dans lequel on doit répondre aux mêmes objectifs de desserte mais en travaillant uniquement sur une ligne classique. Ce sont tous les aménagements qu'il faudrait faire sur les lignes classiques pour atteindre les mêmes objectifs de desserte. En gros, le scénario 0 ne tient pas compte du temps de parcours. Si l'on aménage le réseau classique, les 4 heures, on oublie... Comment arriver à une activité de desserte en 2023 et 2040 en n'aménageant que les lignes classiques ?

Comment travaille-t-on sur le fret dans ce projet ? Quelle est la desserte d'Aubagne-Aix ? Il s'agit de réfléchir à une comparaison de desserte entre Aubagne et Aix, soit en passant par le sud par Marseille, soit en passant par le nord par Valdonne.

L'étude d'une quatrième voie entre Marseille et Aubagne, l'étude d'un passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune.

THÉMATIQUE ENVIRONNEMENT

Sur la partie « environnement », ils ont posé des questions sur la problématique foncière : comment gérer le foncier pour faire les travaux ? Quelles étaient les emprises types pour les infrastructures ? (ce genre de question). Des questions étaient liées aux nuisances : comment RFF prend-il en compte la législation, quels sont les engagements de RFF sur les nuisances sonores ? Cela revient un peu plus loin car je pense qu'ils vont leur présenter les fiches thématiques « environnement et développement durable » qui ont été faites lors du débat public et lors de l'enquête complémentaire. Il y a donc déjà des engagements qui ont été produits lors des groupes de travail qui ont été faits par RFF avec des acteurs du territoire.

Il y a la prise en compte des plans de prévention des risques technologiques, avec l'identification des sites à risque. En fait, dans la vallée de l'Huveaune, vous avez des zones Seveso.

Des études hydrogéologiques mais pas comme chez nous, plutôt sur la zone de Cuges-les-Pins.

Les problèmes de continuité trame verte entre le massif de la Sainte-Baume et le massif des Calanques.

La gestion des zones inondables avec l'Huveaune : comment cela sera-t-il traité et est-ce que l'on peut mettre une ligne dans une zone inondable ?

THÉMATIQUE PROSPECTIVE

En termes de Prospective, il y a eu des demandes d'explications sur tout ce qui est interconnexion avec les moyens de transports en commun urbains. Comment les plans de déplacement urbains sont-ils vus au jour de la LGV ? Quelles sont les interconnexions entre la LGV et les TER ou entre la LGV et l'Aéroport Marseille Provence ? La LGV avec le port, évidemment, pour les croisiéristes.

La présentation de la cohérence entre le projet et la prospective territoriale, c'est-à-dire : quels sont les éléments prospectifs que l'on a à ce jour, qui confortent ou infirment certains éléments du projet ?

Sur les scénarii et les fuseaux, il y a eu une proposition de l'URVN FNE sur une étude de fuseau qui passe sous le plateau de Saint-Cyr, qui est une alternative au passage dans la vallée de l'Huveaune. C'est un tracé qu'ils nous ont remis, avec l'association Vivre à Gémenos. Il faut que l'on étudie cela.

1.2 VAR

Dans le Var, il y a trois groupes également. : Toulon, le groupe Sillon permien et le groupe Est Var. Nos amis du Var ont classé cela par demande locale.

1.2.1 GT TOULON

Sur le groupe de Toulon, des éléments complémentaires sur les fréquentations attendues, selon les différents sites de gare, puisqu'il y a trois sites possibles sur Toulon, à l'ouest, au centre ou à l'est.

Des éléments sur la faisabilité d'une gare à Toulon en surface (ce que le schéma de desserte implique comme besoins en surface si l'on avait fait une gare en surface) pour comprendre pourquoi cela a été écarté par les financeurs.

La possibilité de l'intégrer en tranchée couverte entre deux tunnels.

Les éclairages sur les sites potentiels de gares pour comprendre la localisation des différents sites sur Toulon.

1.2.2 GT SILLON PERMIEN

Il y a eu des demandes d'éclairages plutôt sur la partie « emprise ». Comment va se passer un doublement des voies ferrées, comment cela peut-il s'implanter sur les emprises existantes, ou comment cela peut-il se passer en dehors ?

Toujours dans la même problématique d'insertion de nouvelles voies, dans le cadre d'une combinaison de la ligne nouvelle avec les lignes existantes, comment cela peut-il se traduire sur le territoire ? Comment cela peut-il s'organiser au niveau du sol ?

Ils ont demandé à avoir des informations sur le groupe de travail Agriculture/Viticulture/Sylviculture. Le premier groupe de travail Sillon permien s'est réuni avant le premier groupe de travail thématique. Ils ont donc souhaité, pour le groupe qui s'est déroulé mercredi, avoir un retour sur ce point-là.

1.2.3 GT EST VAR

La question de la création de la nouvelle gare d'Est Var pose la question du devenir de la gare des Arcs existante. Est-ce que cette gare va rester telle qu'elle est ? Est-ce que si elle disparaît en

termes d'application ferroviaire, elle peut être reconvertie en autre chose ? Cela pourrait être utile aux collectivités, par exemple.

Ils ont souhaité avoir aussi des exemples d'insertion de lignes nouvelles dans le paysage. Comment se passe l'après travaux ? Quelle est la vie de cette ligne dans le paysage et comment peut-on « cicatriser » cette insertion ?

Du fait qu'ils ont une possibilité de gare nouvelle, ils ont demandé à quoi peut ressembler une gare mixte TER-TGV, pour voir ce que cela donne en termes d'emprise sur le territoire.

En termes de maillage, pour la population locale, il y a aussi un besoin de comprendre comment l'on peut articuler ces nouvelles liaisons TER et à grande vitesse avec les transports du quotidien (bus et autres) pour que les réseaux marchent entre eux.

Et puis il y a une demande sur la prise en compte des risques d'inondations et des feux de forêt et des zones Natura 2000 qui peuvent se trouver dans la partie Est Var.

1.2.4 GROUPE THÉMATIQUE AGRICULTURE, VITICULTURE ET SYLVICULTURE

Les membres du groupe ont demandé que des données complémentaires soient intégrées aux bases de données que nous avons. Ils nous ont demandé de compléter cela avec des éléments qu'ils avaient. Nous allons le faire.

Ils nous ont demandé une approche économique des enjeux agricoles et viticoles en plus des simples passages ferroviaires dessus. Ce sont des éléments que nous allons prendre en compte.

1.2.5 CONTRIBUTIONS DU VAR

Beaucoup de contributions ont été transmises par les différents acteurs. Une première porte sur les scénarii retenus par le COPIL et propose un scénario 5, qui est leur scénario de préférence.

Monsieur Frédéric-Georges Roux a sorti une contribution au groupe de travail Var sur la proposition d'un scénario alternatif. Il disserte sur les scénarii sur Toulon et le sillonn permien.

Monsieur Chesnaud, de l'association Les amis du Vieux Revest et du Val d'Ardène et de l'association Loisirs et Culture nous a également remis une contribution : l'avis de son association sur ce qui est proposé.

Et puis, il y a une particularité : deux motions ont été votées par les groupes de travail : une sur Toulon, où le groupe s'est exprimé pour un besoin d'avoir une gare à Toulon Centre, et le groupe Sillon Permien s'est exprimé contre les quatre scénarii de passage prévus à ce jour.

1.3 ALPES-MARITIMES

1.3.1 GROUPE OUEST ALPES-MARITIMES

Il y a le positionnement de la gare Ouest Alpes-Maritimes qui est en débat, et donc il y a un besoin de compréhension des membres participant au groupe sur le fait que les solutions à Cannes (Cannes Souterrain ou Cannes la Bocca) aient été écartées par le Comité de pilotage. Ils nous ont demandé d'expliquer les éléments. L'on a également des éléments de prospective territoriale pour un peu mieux comprendre ces éléments.

Ils nous ont demandé de faire intervenir un expert de la perspective territoriale pour aussi comprendre le besoin de développement de ce territoire.

L'on nous a demandé un expert d'une entreprise ferroviaire sur la définition des dessertes : comment cette gare peut-elle être gérée par une entreprise ferroviaire, comme cela peut-il

s'intégrer dans son schéma de desserte ? C'est-à-dire, commercialement, comment elle voit l'utilisation de cette gare pour ses dessertes.

Des informations sur les circulations exceptionnelles pour desservir Cannes. Dans ce groupe, sans se poser la question de la LGV et de la gare Ouest Alpes-Maritimes, l'on nous a demandé quelles seraient les dessertes offertes à la gare de Cannes en grande vitesse et en train classique, pour comprendre.

Et des présentations de dessertes prévisionnelles journalières. Ce que l'on a vu ensemble, ce sont des schémas de desserte en heures de pointe. Il y avait un besoin de comprendre comment l'on allait faire sur toute une journée, en dehors de la pointe : que pouvait-on faire passer comme type de trains ? Nous allons essayer de trouver les éléments pour répondre. Nous sommes dans une phase de projet très précoce et c'est un peu dur de répondre à cela directement mais l'on peut avoir des éléments de réponse aux questions.

1.3.2 GT SOPHIA ANTIPOLIS

Sur Sophia, des demandes sur le coût d'une LGV entre l'Ouest Alpes-Maritimes et l'aéroport, pour comprendre si c'est justifié au regard de la vitesse des trains. Est-ce que les minutes gagnées valent l'argent que l'on doit dépenser pour atteindre la vitesse donnée ?

Des questions sur les dessertes en transports en commun d'Antibes et Sophia Antipolis depuis la gare Ouest Alpes-Maritimes pour desservir cette zone qui est actuellement un peu esseulée (qui est accessible en voiture).

La présentation des coûts comparatifs entre ligne nouvelle à grande vitesse et ligne mixte fret/voyageurs.

Une présentation de ce qui a été pris en compte dans l'évaluation des gares nouvelles. Ils voulaient savoir ce que cela voulait dire, une gare, dans un projet, ce qui était dedans ou pas.

La présentation de la méthode de calcul des coûts et des marges d'incertitude, pour savoir comment RFF, depuis une phase très en amont, arrivait à avoir des coûts stables sur le projet et comment l'on gérait nos marges d'incertitudes au fur et à mesure du projet.

Des demandes sur la desserte prévisionnelle de Marseille, pas en heures de pointes, mais toute la journée. Cela fait partie des éléments qui sont assez durs à donner à ce jour.

Et puis, ils nous ont demandé des données sur le report modal voiture-train : est-ce que l'on avait des exemples et des retours d'expérience sur le sujet ?

1.3.3 GT PAILLONS-RIVIERA

L'on passe à l'est. Le groupe Paillons-Riviera a fait des demandes sur une étude de connexion prévue avec le réseau italien.

L'opportunité de la gare Nice Aéroport se pose selon eux.

La présentation d'éléments prévus sur les gares classiques du secteur du fait de l'amélioration de la desserte TER. Par exemple, sur le premier point, l'on a demandé à l'un des participants du groupe de nous faire un petit exposé sur un travail qu'il avait déjà réalisé sur le réseau italien.

Laurence GONTARD – Avez-vous des questions sur cette synthèse des autres groupes ?

Fabien PASTOUR – C'est Monsieur Molinari, du GIR MARALPIN, qui nous fera l'intervention.

Michel RAYBAUD – J'ai entendu votre présentation et j'ai consulté, hier ou avant-hier, sur le site de la LGV, les contributions qui avaient été apportées dans les autres groupes, notamment pour ce qui concerne les Alpes-Maritimes. L'on peut constater, parmi tous les groupes, qu'il y a parfois des questions communes et des questions un peu plus locales. J'ai été un peu interpellé – je crois

que c'était dans le groupe de Cannes... Il a été émis la position selon laquelle il fallait abandonner l'idée de la grande vitesse dans les Alpes-Maritimes. Est-ce que c'est ce qui a été posé comme question dans le groupe Sophia pour l'opportunité de la LGV ou est-ce que c'est une autre question ? Vous aviez répondu déjà qu'il serait impossible pour la ligne actuelle d'absorber tout le trafic qui serait induit par les futurs TGV. Il y avait cette question-là...

Ce que je retiens également, sur le groupe de Cannes et Sophia, c'est la nécessité de desservir Sophia Antipolis par un réseau en site propre. C'est pour cela que je suis favorable à l'implantation d'une gare à l'ouest des Alpes-Maritimes. J'ai vu que certains scénarii prévoient simplement une gare à Cannes, et je pense que la gare Ouest Alpes-Maritimes est nécessaire, sans occulter la desserte de Cannes, bien évidemment. En termes d'aménagement du territoire, je pense qu'il y a un peu plus de chalandise, même s'il y en a qui craignent un peu l'émiettement urbain. Il y avait cette question pour ce qui concerne la desserte de Cannes.

Pour ce qui concerne le Var, en m'attardant un peu sur les documents qui ont été présentés là, je me suis aperçu – cela n'a pas été soulevé par le groupe Est Var – que Saint-Raphaël était peut-être la grande perdante de la desserte de TGV en matière de ligne nouvelle. Saint-Raphaël, Fréjus, plus Roquebrune, c'est bientôt un noyau urbain de 100 000 habitants, qui dessert quand même une côte touristique vers Sainte-Maxime. J'ai été un peu surpris de l'oubli de Saint-Raphaël dans le TGV.

Ensuite, pour ce qui concerne le secteur du sillon permien, où il y a pas mal de scénarii qui prévoient l'implantation de la ligne nouvelle sur le tracé de la ligne ancienne, vous m'aviez rassuré la fois dernière en me disant que de toute façon, la bonne vitesse serait assurée, mais j'ai constaté dans les documents qu'au contraire, c'était un désavantage, puisqu'ils visaient une vitesse à 130 kilomètres à l'heure. Ce serait mauvais en termes de capacités et de performances.

Fabien PASTOUR – Qui disait cela ?

Michel RAYBAUD – C'était dans une fiche.

Fabien PASTOUR – Alors, la question sur la vitesse, en fait il y a deux questions. Il y a une question qui était plutôt une position d'un des membres du groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes : est-ce que l'on vraiment besoin de la grande vitesse dans les Alpes-Maritimes ? Est-ce que l'on ne peut pas faire un réseau à vitesse normale ? Et puis dans le groupe de Sophia, même si personne n'a posé la question, les autres voulaient savoir si l'on pouvait moduler la vitesse et ne pas avoir la grande vitesse tout le long ? Leur réflexion était de dire : l'on a une gare à Nice Aéroport et une gare Ouest Alpes-Maritimes, deux gares très proches, pas besoin d'aller très vite entre les deux.

L'on a éclairé cela sur deux points. D'abord, la gare Ouest Alpes-Maritimes, ce n'est pas une gare d'arrêt général. Il y a donc des trains qui vont filer, et qui auront la possibilité de passer très vite s'ils le veulent, si c'est possible, dans cette gare. L'on a éclairé ce point. Et puis il y a des questions sur la modulation des vitesses. Nous nous la posons déjà en interne pour réduire les coûts. L'on a une gare d'arrêt général à Nice Aéroport, l'on va domestiquer les trains entre Nice Aéroport et Nice Ville (ils vont tous circuler à la même vitesse) : est-ce qu'en amont de Nice Aéroport, cela ne vaut pas le coup de commencer à baisser la vitesse, puisque deux minutes avant d'arriver en gare, l'on commence à ralentir pour s'arrêter ? Il y a une partie de réflexion sur la modulation de vitesse sur les différents tronçons pour arriver à avoir une ligne performante, économiquement et en vitesse.

Après, dans les divers groupes de travail que vous avez cités, il y a effectivement pas mal de questions sur la façon de combiner les lignes nouvelles avec les lignes existantes, et des questions sur : est-ce que cette combinaison doit pénaliser ou pas la vitesse de circulation ? L'esprit de nos études est de dire que l'on va mettre des voies en plus sur les emprises ferroviaires existantes là où l'on peut rouler vite et des shunts pour aller vite là où la ligne classique ne permet pas d'aller vite.

L'objectif bien sûr est d'avoir quatre voies, dont deux voies dédiées à la grande vitesse et deux voies dédiées aux lignes classiques. Après, il se peut qu'il y ait des modulations de vitesse à faire en raison d'obstacles particuliers, que ce soit physiques (des immeubles) ou géologiques. L'esprit est d'aller le plus vite possible de l'est vers l'ouest ou de l'ouest vers l'est.

Il y a deux contributions que l'on n'a pas citées et qui auraient dû être dans la présentation. Je les rajouterai sur la diapo avant de la mettre en ligne. Il y a une contribution qui a été proposée par le GIR MARALPIN lors du Comité territorial Alpes-Maritimes, dans lequel il fait une analyse de ce qui s'est passé par le passé sur la ligne LGV PACA, et fait état de ses propositions quant à un scénario qui justement, n'utiliserait pas la grande vitesse sur toute la ligne, qui mettrait en place une gare plutôt à Cannes la Bocca qu'ailleurs sur le territoire. Dans le PowerPoint, l'on mettra l'intitulé exact de la proposition, ne vous inquiétez pas.

Et puis l'on a une proposition qui a été faite par le comité Cannes Grasse sur un scénario un peu différent, qui passerait plus au nord, avec une arrivée sur Nice du côté de Saint-Isidore et une ligne qui filerait vers l'Italie.

Ce sont deux contributions que l'on a prises en compte. L'on va donner des éléments de réponse. Le Comité Cannes Grasse nous a posé la question juste avant le groupe de travail. L'on n'a pas pu préparer les éléments pour leur répondre précisément. Nous avons des éléments de contexte, mais les chiffres, je ne les avais pas sur moi.

La contribution du GIR, hormis la grande discussion que l'on a eue sur la position de la gare de Cannes, c'étaient des éléments d'analyse sur le projet en lui-même, qui n'appelaient pas forcément de réponse de notre part. Par contre, des explications sur Cannes La Bocca ont été fournies et d'autres vont encore être fournies, parce qu'ils ont demandé des éléments complémentaires. Monsieur Molinari, qui les représente, nous a demandé des éléments.

D'autres questions sur ce qui s'est dit sur les autres territoires ? L'on enchaîne ?

Daniel CAROTENUTO – Une petite précision. De quelle façon ont été déterminés les emplacements de la gare de Cannes Ouest et de Nice Saint-Augustin ? Quelle a été l'autorité qui a déterminé que l'on allait faire une gare à Saint-Augustin plutôt qu'à Saint-Isidore ou à Saint-Roch, par exemple ?

Fabien PASTOUR – Prenons l'exemple de Cannes. A Cannes, l'on a étudié Cannes la Bocca, Cannes en Souterrain et une gare Ouest Alpes-Maritimes que l'on a positionnée un peu au hasard (mais par contre, l'on a profité de la connexion avec Cannes-Grasse). En gros, elle peut être du nord de Cannes jusqu'à Grasse. Lorsque l'on a fait les études de ces scénarii, l'on s'est vite aperçu que Cannes La Bocca et Cannes Centre faisaient exploser le coût du projet. L'on prenait 10 % du coût. Cela fait à peu près 1,7 milliard pour Cannes Souterrain et 1,6 milliard pour Cannes La Bocca. Cela risquait de tuer le projet. C'est ce qui a fait que les financeurs nous ont dit : toutes les solutions sur Cannes, vous les oubliez, vous nous étudiez une gare Ouest Alpes-Maritimes qui soit dans cette grande zone.

Pourquoi ? Parce que si l'on met une ligne nouvelle, il y aura des trains directs entre Nice et Paris, mais il y aura aussi des trains semi-directs qui feront deux, trois ou quatre arrêts pour prendre des gens et être pleins. L'on ne peut pas traverser les Alpes-Maritimes sans s'arrêter dans la zone qui va de Cannes à Grasse pour récupérer du monde pour remplir ces trains. Les entreprises ferroviaires nous ont dit : si vous nous faites une ligne nouvelle qui n'a pas de gare dans le secteur de Cannes ou Grasse, nous ne prendrons pas la ligne nouvelle car nous passerons par la ligne côtière pour remplir nos trains. En gros, la ligne nouvelle ne servira à rien, n'aura pas de pertinence économique, ne sera pas rentable pour RFF, et l'on ne pourra pas la financer. Donc, cette gare s'est imposée d'elle-même. Le mécanisme, c'est de dire : je veux une ligne nouvelle, je dois avoir une gare nouvelle. C'est pour cela qu'il y a cette gare Ouest Alpes-Maritimes qui est proposée.

Sur Nice Aéroport, il y a clairement des enjeux convergents entre un besoin de développer l'aéroport de Nice à l'international et de le dégager d'une partie de ses liaisons domestiques, et d'avoir un point d'arrivée qui soit assez proche de Cannes et de Nice pour permettre à tous ces gens qui prenaient l'avion pour arriver à Nice et aller à Cannes de pouvoir faire la même chose depuis Paris, arriver à Nice Aéroport et aller à Cannes s'ils le veulent par exemple. Il y a aussi la convergence avec un projet d'aménagement de la plaine du Var, qui prévoit déjà un grand pôle d'échanges dans cette zone de Saint-Augustin/Nice Aéroport, avec une convergence du tramway, de gares routières, de parcs relais, de l'aéroport à proximité, et donc il y avait une opportunité de connecter le système ferroviaire à cet endroit et de développer une gare... Nice Saint-Augustin, c'est une gare TER. Il y a quand même un ou deux millions de passagers par an dans cette gare. Ce n'est donc pas une petite gare. Il y a une possibilité de vraiment développer ce pôle avec ce pôle d'attractivité économique qui va être développé. L'on a compris qu'il y avait un besoin de mettre un point d'échange nouveau, lourd, dense, qui permette de faire cette liaison de tous les modes de transport.

Puis il y a encore un autre point : créer ce pôle d'échange Nice Aéroport, cela permet en ferroviaire de domestiquer les trains. Comme l'on va avoir une gare qui va devenir la deuxième grande gare de Nice, l'on estime qu'il va y avoir entre 5 et 6 millions de passagers par an sur Nice Aéroport dès la mise en service de la LGV et que cela ne va faire que monter. Ce pôle d'échanges est important. Il est lourd. Il permet d'avoir presque tous les trains qui vont s'arrêter à cet endroit. Il y aura peut-être un train par heure qui ne s'arrêtera pas. Tous les trains vont s'arrêter là, et cela va nous permettre de faire de la domestication, de mettre tous les trains à la queue-leu-leu, les uns derrière les autres, et de les faire passer sur les deux voies existantes entre ce nouveau pôle d'échanges et Nice Ville (6 kilomètres à peu près). L'on va donc avoir des trains qui iront à la même vitesse, sur deux voies existantes, sans casser Nice pour rajouter deux voies. Si l'on ne fait pas Nice Aéroport, il faut quatre voies dans Nice pour arriver à Nice Ville. En faisant Nice Aéroport, non seulement l'on prend en compte un grand projet qui est en cours et l'on s'intègre dedans d'une manière intéressante, mais en plus, l'on évite de casser le centre de Nice.

La question de Nice Saint-Isidore a été posée. Elle a été regardée chez nous et évacuée assez vite pour des raisons techniques simples. Si vous arrivez à Nice Saint-Isidore en TGV, vous ne pouvez pas desservir Nice Ville en TGV. De Nice Saint-Isidore à Nice Ville, il faudrait faire un tunnel et une sortie de tunnel pour arriver à raccorder à la gare existante (Nice Thiers). Dans la configuration de Nice, ce n'est pas faisable. Il faudrait casser la moitié de Nice pour arriver à le faire. Ce n'est donc pas imaginable. L'on s'est dit : regardons à ce moment là ce que pourrait coûter un tunnel de Nice Saint-Isidore jusqu'à Nice Ville avec une gare souterraine à Nice Ville. Là, l'on rentre dans le cadre d'un tunnel assez long (plus de 100 millions d'euros du kilomètre de tunnel à ajouter), plus une gare souterraine à rajouter sur Nice. Une gare souterraine de la taille adéquate pour une gare LGV dans ce coin, avec une infrastructure ferroviaire au-dessus, ce n'est pas un milliard d'euros, mais l'on ne doit pas être loin des 800 millions d'euros. Cela n'a fait qu'augmenter les coûts de ce scénario et l'on est retombé dans le même cadre que pour Cannes Souterrain, où l'on s'est dit que c'était prendre un risque de tuer le projet et de ne pas permettre que le projet se fasse.

Autre point contre Nice Saint-Isidore : la desserte TER. Quand vous arrivez à Nice Saint-Isidore, vous avez une connexion avec les Chemins de Fer de Provence, certes. L'on est connecté avec les CP mais l'on n'est pas du tout connecté avec le système TER, et il faudrait imaginer un système lourd pour connecter ces gares avec une gare qui serait Nice Saint-Augustin – l'on ne la toucherait pas à ce moment – pour connecter au TER. Il n'y a pas ce maillage.

Après, si l'on regarde en termes de besoins de desserte de Nice Ville en TER, et que l'on oublie la partie LGV, l'on aurait cette gare de Saint-Augustin avec ses deux voies et un doublement de l'offre TER. L'on passerait à 9 TER par heure. A ce moment-là, il faudrait rajouter des voies dans Nice.

Nice Saint-Isidore serait intéressante car cela permettrait de desservir une certaine partie de Nice Nord, mais en termes de coûts du projet et de service rendu aux usagers, ce n'est tellement pas favorable que cela a été écarté extrêmement tôt, plus tôt que Cannes Souterrain. C'est pour cela que les financeurs nous ont dit : vous faites ce que vous voulez mais vous vous débrouillez pour arriver à la gare de Nice Ville de manière simple, et vous limitez les coûts du projet. Ce projet doit se faire, et pour qu'il se fasse, il doit être intéressant pour les usagers, intéressant pour les entreprises ferroviaires et intéressant pour RFF. Il ne faut pas qu'il soit rentable, car RFF ne recherche pas à gagner de l'argent, mais il faut qu'il s'autofinance. Nice Saint-Isidore, Cannes Souterrain et Cannes La Bocca ont été écartés.

2. RAPPEL ET REPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL NICE

Laurence GONTARD – L'on revient sur notre groupe.

Fabien PASTOUR – Qu'aviez-vous demandé la dernière fois ? Un retour sur les échanges avec les autres groupes de travail. Ce point, c'est fait.

2.1 RACCORDEMENT AVEC LES CHEMINS DE FER DE PROVENCE

La possibilité d'un raccordement des Chemins de fer de Provence à notre système ferroviaire, celui de RFF. L'on a questionné le Conseil régional PACA pour savoir quels étaient les projets qu'ils pouvaient avoir en banque sur une connexion soit de la gare des Chemins de Fer de Provence avec la gare de Nice Ville, soit imaginer ce que l'on pouvait faire depuis Saint-Isidore pour raccorder Saint-Isidore (gare Chemins de Fer de Provence) au pôle de l'Arenas avec une connexion TER. L'on a fait la demande au Conseil régional mais l'on n'a pas eu d'éléments de retour à ce jour. Enfin, si, j'ai eu un retour, mais j'ai évité de le marquer. Une personne m'a dit naïvement : « Mais Fabien, tu te rends bien compte que c'est un pas métrique et pas un pas ferroviaire classique, et que l'on ne peut pas connecter les deux trains ! »

Christian COLLET – Bien sûr, l'on peut connecter.

Fabien PASTOUR – Je leur ai dit que ce n'était pas vraiment la question. La question, c'est est-ce que l'on peut mettre des quais qui font que l'on puisse descendre d'un train et monter dans l'autre en mettant les trains côte à côte ? C'est la question que l'on posait. C'est pour cela que je n'ai pas marqué la réponse.

Laurence GONTARD – Tout cela pour dire que l'on reporte la question au prochain groupe de travail.

Fabien PASTOUR – Dès que l'on a la réponse... Si l'on a un écrit, nous vous le transmettrons directement ou sinon, l'on vous apportera la réponse ici.

2.2 CONNEXIONS MULTIMODALES ENVISAGEES

Vous nous avez demandé la participation d'un représentant de l'EPA pour vous présenter les connexions multimodales envisagées dans le cadre de leurs études. Le problème est que l'EPA est dans un processus réglementaire assez strict sur la concertation de son projet. Venir intervenir avec nous aujourd'hui ou dans les groupes qui viennent leur pose un problème réglementaire. Cela pourrait les mettre en danger vis-à-vis de la procédure administrative. Je peux vous répondre sur certains éléments : comment peut-on envisager de connecter au même endroit des TGV, des tramways et des bus ? Malheureusement, je ne peux pas vous porter la voix exacte de l'EPA et eux ne sont pas dans un cadre qui leur permet de le faire simplement. Malheureusement, je n'ai

donc pas de réponse très claire à ce jour. Je vais essayer de collecter la documentation que je pourrai vous présenter.

L'influence des choix techniques liés à la vitesse atteignable sur le coût de l'infrastructure et sur les temps de parcours, l'on va en parler.

La présentation de la desserte de Cannes à partir de la gare Ouest Alpes-Maritimes, aussi.

La présence d'intervenants pour répondre aux questions sur les enjeux d'insertion sur la ligne nouvelle liés à l'hydrogéologie, la sismologie et les enjeux d'insertion en milieu très urbanisé. Sur la partie sismologie, l'on aura quelqu'un au prochain groupe de travail, comme cela avait été annoncé. Pour aujourd'hui, j'ai demandé à Joël Constans, de notre bureau d'études technique, de vous parler de l'insertion de tunnels dans un milieu karstique et un peu perturbé comme l'on peut en avoir à l'est de Nice – et il va vous parler un peu de l'ouest. C'est une première approche que l'on complétera avec l'intervention du sismologue. Cela nous permet de commencer à étudier ce sujet ensemble.

Michel RAYBAUD – C'était juste à propos de l'histoire du raccordement sur les Chemins de fer de Provence. Je voulais dire qu'il faut également tenir compte du projet de tramway T3 qui montera de la gare multimodale jusqu'à Saint-Isidore.

Fabien PASTOUR – Il y a cette connexion que l'on a évoquée vers le tramway. Le moyen physique de quai à quai me parlait beaucoup parce que, si ce sont deux trains différents, l'on peut imaginer ce qui se fait à l'autre bout de la ligne, ou ce qui se faisait il y a assez longtemps, où les deux gares étaient collées l'une à l'autre. C'est une question pour NCA. Après, je pense que l'on peut demander à NCA de nous dire quels sont ses projets sur cette partie, et de nous faire un topo la prochaine fois s'il le faut. Ou j'irai leur demander des infos.

Germain NALINO – L'intérêt de la correspondance ou du quai à quai avec les CP, est que les CP vont sur Digne. Nous avons donc la possibilité d'une desserte non seulement de toutes les Alpes-Maritimes, mais aussi des Alpes-de-Haute-Provence, et étant donné qu'il va y avoir une modernisation, avec un cadencement beaucoup plus intéressant.

Fabien PASTOUR – C'est ce qui nous a été annoncé.

Germain NALINO – Il s'agit non pas de rester dans le cadre de l'OIN, qui est particulier, mais dans le cadre plus important de la desserte totale de cette ligne.

Fabien PASTOUR – Avec la desserte TER, la dernière fois, nous avons indiqué les évolutions de desserte des Chemins de Fer de Provence, même si ce n'est pas de notre ressort.

Germain NALINO – Concernant le développement des TER dans les lieux où vont passer les TGV, l'on peut être surpris que l'on n'ait pas fait d'étude sur l'OIN proprement dite, quand l'on sait que sur ce secteur, 30 % des usagers utilisent les véhicules particuliers. Je pense qu'il y a une possibilité de développer les TER sur ce secteur de manière importante. Même si au niveau de l'EPA, il y a des idées qui sont tracées, au niveau de RFF, vous pouvez prendre des initiatives.

Fabien PASTOUR – Sur la partie étude de transports et autres, l'on travaille avec l'EPA. L'on est associé aux études de l'EPA. L'on fait partie de leur « comité technique » pour discuter avec eux de toutes les études qu'ils font et participer aux réunions avec leurs techniciens. Quand ils ont fait les études transports, l'on était associé avec eux pour récupérer les données. Mon bureau, celui que j'ai à Nice, est dans les locaux de l'EPA. Donc ne vous inquiétez pas, l'on bosse ensemble ! Ce n'est pas de la compromission, c'est de la sous-location !

Daniel CAROTENUTO – Pour rester dans cette vallée du Var qui va être très développée, d'après ce que je comprends, j'aimerais revenir sur les transports en commun qui se dessinent petit à petit. A la dernière réunion, j'avais appris qu'il y avait un couloir de 40 mètres qui avait été réservé jusqu'à Nice Saint-Isidore. Je voudrais préciser ce que j'ai abordé l'autre fois, c'est-à-dire qu'il faut distinguer les transports en commun urbains et ceux qui vont beaucoup plus loin. Si vous

proposent à des usagers de faire toute la vallée du Var (c'est-à-dire 17 kilomètres) à la moyenne de 17 kilomètres à l'heure commerciale de tramway, cela ne va pas être une réussite. Par contre, un deuxième transport en commun (genre CP) qui aurait beaucoup moins d'arrêts, pourrait aller beaucoup plus vite qu'un tramway. Je crois que pour la desserte de la rive gauche du Var, il faudrait prévoir autre chose qu'un tramway.

Françoise MAQUARD – La Ville de Nice a fait une enquête publique de juin à juillet concernant la modification du PLU qui avait été approuvée. En particulier, elle a acté le centre multimodal dont a parlé Monsieur sur la basse vallée du Var, au niveau de l'aéroport. Les terrains sont déjà réservés. La gare intermodale entre donc dans ce processus.

Je voudrais aussi dire que la gare intermodale se fera dans la voie structurante de 40 mètres en deux parties. Une phase 1 a dû être actée aujourd'hui par le Conseil municipal de Nice Côte d'Azur. Sur la voie de 40 mètres, vous avez 12 mètres au centre pour le train et après vous avez des couloirs de bus. Vous avez une liaison nord-sud, et je ne sais pas comment les gens vont pouvoir traverser tout cela en est-ouest. C'est ce que nous avons pensé à l'enquête publique.

Vous allez avoir une phase 2. La phase 1 va partir de Saint-Isidore et l'on arrive jusqu'au CADAM. La phase 2 va partir du CADAM jusqu'au centre intermodal. La Ville de Nice a déjà réservé les terrains. Ces terrains lui appartiennent. Ce sont des emplacements réservés par la Ville de Nice. Cela permet d'éviter de parler du projet EPA.

Michel RAYBAUD – Dans le prolongement de ce que vient de dire Madame, il y avait dans *Nice-Matin* un article sur le projet d'OIN. Je n'ai pas pu le voir en détail ce que vous disiez pour les couloirs de 40 mètres. En ce qui concerne ce qui vient d'être dit par les Amis du Rail, qui insistent sur la pertinence... En fait, le problème des transports, c'est qu'entre un transport urbain et un transport périurbain, ce n'est pas le même genre de transport. Dans ce cas, il serait peut-être possible de prévoir un tram-train, c'est-à-dire qu'il y aurait un tramway qui aurait une capacité urbaine jusque vers Saint-Isidore et après, l'on pourrait doubler la ligne des Chemins de fer de Provence (parce que c'est de la voie métrique) et aller jusque vers la zone de Carros voire un peu au-delà. S'il y a la place, l'on pourrait la doubler. Cela ferait un transport beaucoup plus performant. Le tram-train, c'est assez courant en Allemagne comme à Karlsruhe. Il va assez lentement en zone urbaine mais une fois qu'il arrive en campagne, il file parce qu'il y a moins d'arrêts. C'est donc peut-être à envisager.

Germain NALINO – Pour la continuité des Chemins de Fer de Provence avec les TER, il vaut mieux qu'ils soient connectés à Nice Saint-Augustin. Cela permettrait de faire la desserte totale. Mais si l'on peut doubler la voie, tant mieux !

Fabien PASTOUR – Cela dépasse le cadre de mes modestes compétences. L'on transmettra au Conseil régional. De toute façon, j'ai déjà eu le technicien du Conseil régional pendant un long moment pour discuter de cette question.

Laurence GONTARD – L'on passe aux réponses à ces questions.

2.3 RELATION ENTRE COÛTS ET VITESSE ATTEIGNABLE

Fabien PASTOUR – L'on va parler des relations entre coûts et vitesse atteignable : l'influence des choix techniques liés à la vitesse atteignable sur le coût des infrastructures et le temps de parcours. Quand l'on parle de vitesse, l'on se pose souvent la question : comment cela se passe-t-il dans un tunnel ? La question se pose encore plus chez vous dans les Alpes-Maritimes, puisqu'il va y avoir un énorme linéaire de tunnels. Même si ce seront plusieurs tunnels de suite, ce seront quand même de longs tunnels. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'il y a deux types de tunnels : il y a des tunnels avec un tube, où les trains passent dans les deux sens, et il y a des tunnels que l'on appelle « bitubes », avec des tubes qui sont dédiés. Il y a une particularité : en tunnel monotube, plus vous allez vite, plus le coût du tunnel est élevé parce que la section augmente. En tunnel

bitube, la particularité – c'est pour cela que l'on vous a mis ce tableau – est que la section excavée est toujours la même. Pour un tunnel bitube, que vous alliez vite ou pas vite, cela ne change pas grand-chose.

Par contre, le choix de la vitesse a un impact assez important sur deux éléments : les rayons de courbure (c'est-à-dire à quel point les virages se referment) et la pente. Par exemple, sur une plage de vitesse entre 200 et 230, vous avez des rayons de courbure de 2,4 kilomètres. Dès que vous montez à 270-300, vous doublez presque : vous avez 4,5 kilomètres de rayon. Le choix entre ces deux classes de vitesse va avoir un impact très fort sur le tracé parce que vous n'arrivez pas du tout de la même manière au même endroit. Il faudra faire des virages beaucoup plus grands.

Après, la différence se pose aussi en termes de pente : la capacité à monter ou à descendre de cette voie. Par exemple vous voyez que pour une ligne entre 200 et 230 kilomètres à l'heure, je peux monter ou descendre de 35 mètres tous les 1 000 mètres. Dès que j'atteins les 270 à 300 kilomètres à l'heure, je ne peux monter ou descendre que de 22 mètres tous les 1 000 mètres. Cela a donc une influence sur les longueurs de tunnel. Par exemple, un tunnel avec une pente de 22 pour 1 000 sera normalement plus long qu'un tunnel à 35 pour 1 000, et les impacts en surface d'un tunnel à très grande vitesse seront en général plus importants parce que les sections d'entrée de tunnel ont des pentes plus faibles : vous avez donc des sections en tranchée ouverte un peu plus longues (si vous n'avez pas une falaise devant vous). Il y a ces éléments à avoir en compte, et on les a en tête lorsque l'on travaille sur les projets.

Clairement, si l'on réduit la vitesse, la géométrie est plus flexible, l'on peut mieux s'adapter aux contraintes du site : contourner une montagne, passer autour des maisons, adapter nos rampes. Cela permet aussi de limiter ce qui est déblais et remblais quand l'on arrive dans un tunnel. Nous l'avons en tête et c'est pour cela que nous nous disons que lorsque l'on a une gare d'arrêt général, cela vaut peut-être le coup de réduire la vitesse un peu avant. De toute façon, l'on va freiner pour arriver en gare et tous les trains vont s'y arrêter. Cela permet d'avoir des contraintes de tracé plus faciles en amont ou en aval de cette gare. C'est quelque chose que Joël a dans son escarcelle. C'est l'objectif que nous lui avons fixé : bien prendre en compte les contraintes inhérentes au territoire. Ici, l'on a des tunnels 80 % du temps. Comment va-t-on gérer cette vitesse maximale ? Par exemple, dans la gare Ouest Alpes-Maritimes, avec des voies filantes – ce n'est pas une gare d'arrêt général – quelle est la vitesse souhaitable la plus intéressante ? Est-ce que c'est une gare que l'on doit pouvoir franchir à 300 kilomètres à l'heure ou pas ? Est-ce que cela vaut le coup de ne la franchir qu'à 200 kilomètres à l'heure et d'avoir des contraintes de positionnement de cette gare plus favorables pour l'insertion dans le territoire ?

Ce qu'il faut savoir, c'est que la distance entre Nice Aéroport et la gare Ouest Alpes-Maritimes, c'est à peu près une dizaine de minutes de trajet si l'on a une vitesse de 160 kilomètres à l'heure. L'on passe à six minutes si l'on est au-dessus de 200 kilomètres à l'heure. Ce gain de temps de trois à quatre minutes est intéressant sur la longueur totale du trajet, parce que ce sont des petits gains de temps tout au long du trajet qui vont nous faire arriver en quatre heures à Paris. Mais est-ce que ce gain de temps, au regard des investissements que cela va demander pour mettre la gare dans une position différente, vaut le coup ? C'est une équation avec plein d'entrées qui est prise en compte par notre bureau d'études, qui va nous sortir sa proposition sur le secteur des Alpes-Maritimes. Le BE qui fait la même chose sur le Var aura aussi sa proposition à faire et celui des Bouches-du-Rhône... L'on fera un conclave, l'on mettra les trois bureaux d'études autour de la table avec nous et l'on trouvera le compromis des trois propositions qui permet d'être dans les 4 heures, d'avoir les meilleures positions de gares, et d'avoir le tracé le plus intéressant. Tout ce que je vous dis, c'est que l'on essaye d'adapter les tracés pour avoir des coûts faibles, mais que l'on garde toujours à l'esprit que l'on doit faire quatre heures. Cela veut dire que des fois, l'on va pouvoir se donner des respirations pour prendre en compte un problème local et avoir une détente de vitesse, mais l'on ne peut pas prendre cette marge partout sur un territoire. L'on ne peut pas faire le Var à petite vitesse et les deux autres départements à grande vitesse. Ce n'est pas

faisable. L'on doit avoir cet objectif de grande vitesse sur les trois territoires et profiter ponctuellement de cet avantage de souplesse.

C'étaient les éléments. C'est assez vague pour l'instant. C'est assez large et généraliste parce que cette équation n'existe pas physiquement. C'est quelque chose que l'on prend en compte et l'on analyse chacun des critères l'un après l'autre. Est-ce que cette première réponse vous va ? Est-ce que ce sont des éléments qui peuvent vous éclairer.

Michel RAYBAUD – Ce qui frappe sur l'ensemble du projet de la ligne, notamment dans les Alpes-Maritimes, c'est l'importance des tunnels. Cela fait à peu près 80 %. Il va y avoir 60 kilomètres sur 70 de traversée des Alpes-Maritimes, ce qui est énorme. Vous venez de parler de l'équation entre vitesse, pente et rayon de courbure. Dans les Alpes-Maritimes, est-il vraiment nécessaire, finalement, d'aller à 300 kilomètres à l'heure, sachant qu'il y aura peut-être des trains qui vont s'arrêter à Monaco, à Nice et à Cannes Ouest ? Est-ce que vous pensez que les entreprises ferroviaires feront des trains qui vont s'arrêter aux trois arrêts (Monaco, Nice et Ouest Alpes-Maritimes) ? Sachant également que le réseau italien est en train d'être doublé entre Vintimille et Gênes et est conçu pour aller à 200 kilomètres à l'heure. Il y a peut-être une question de cohérence. Aller à 300 dans les Alpes-Maritimes, je ne suis pas certain que ce soit pertinent, même s'il faut avoir cet objectif de vitesse sur Paris.

Fabien PASTOUR – Clairement, quand on arrive à la frontière du Var, je pense que l'on peut aller à grande vitesse – je ne sais pas si c'est à 300. Quand on file vers l'ouest, l'on peut prendre une accélération. Quand l'on passe vers l'est de Nice, vers l'Italie, la longueur du tracé vers l'Italie et les contraintes géologiques que l'on évoquera un peu plus tard avec Joël font que l'on va certainement descendre un peu la vitesse. De toute façon, nos amis Italiens vont à 200 kilomètres à l'heure. A-t-on vraiment besoin d'une très grande vitesse dans cette zone ?

Plus généralement, sur RFF, dans notre réflexion sur la conception des lignes nouvelles... Il y a un article qui est d'ailleurs paru dans un grand journal mensuel, où l'un de nos grands patrons dit que la politique de RFF sur la grande vitesse n'est plus celle du passé de la SNCF. Nous ne sommes pas des va-t-en-guerre de la grande vitesse. La pertinence du train, c'est de faire des tracés de ville à ville, comme Marseille-Nice en une heure ou Paris-Nice en quatre heures parce que l'on est vraiment concurrentiel avec l'avion et les autres modes de transport, et que la pertinence du train est là. Après, aller beaucoup plus vite, ce serait vouloir faire des liaisons ferroviaires beaucoup plus importantes en termes de distances, qui elles n'ont pas vraiment leur pertinence parce qu'elles ne sont pas concurrentielles avec l'avion, et qu'elles n'apportent pas grand-chose. Nous n'aurions pas forcément une clientèle pour ce type de liaisons, qui coûteraient extrêmement cher qui seraient extrêmement pénalisantes en termes de tracé. Donc, filer vers les 500 ou 600 kilomètres à l'heure, cela a peu d'intérêt dans notre politique. Et puis, ce qu'il faut savoir aussi, c'est qu'il y a une équation qui doit permettre aussi aux transporteurs d'avoir l'intérêt de venir sur ces lignes. Quand RFF produit la voie, il faut la payer et derrière, l'on a un coût d'exploitation, qui est le coût d'entretien de cette voie. Tout cela, on va le répercuter aux entreprises ferroviaires qui viennent circuler sur nos voies, en leur demandant un ticket d'entrée, un péage, qui est proportionnel à nos dépenses. Si la ligne coûte extrêmement cher en entretien parce que l'on va trop vite dessus, l'on va le répercuter et l'on aura encore moins de trains. L'on n'a donc pas intérêt à avoir une ligne trop rapide parce qu'elle sera trop chère en entretien et qu'elle sera pénalisante. La politique que nous défendons chez RFF est d'avoir une notion de grande vitesse qui est un peu supérieure à celle des Italiens – parce que 200 kilomètres à l'heure, ce n'est pas de la grande vitesse pour nous, nous sommes plutôt au-dessus, à 250, 270 voire 300 – mais nous ne sommes pas allés chercher plus que ce qui a déjà été fait sur le réseau et nous ne cherchons pas à accélérer plus que cela. Nous jouons donc aussi sur ce compromis.

Laurence GONTARD – Il y avait une autre partie de la question sur les arrêts à Monaco.

Fabien PASTOUR – Sur Ouest Alpes-Maritimes, c'est un train sur deux. A Nice, tous les trains s'arrêtent. Sur Monaco, je ne me souviens plus, mais l'on pourra regarder la réponse

éventuellement. En attendant que Noëlle trouve la réponse, je vais prendre la question de Monsieur.

Alain RIBIERE – Vous avez en partie répondu à une remarque que je voulais faire au sujet de la totalité du parcours, en parlant de Nice-Paris. Sur l'un des documents, l'on a quand même l'arc méditerranéen, et je vois que l'on privilégie le parcours en mettant une liaison Nice-Paris. Je suis un peu embêté. Nous avons l'impression que nous ne sommes que sur cette problématique.

La deuxième, c'est plus une question qu'une remarque. Je comprends qu'il faille se fixer un objectif et les quatre heures, c'est bien parce que cela cadre les choses. A certains moments, dans le document, l'on dit que s'il y a 10 minutes de différence, par exemple, cela fait un équivalent de perte de clientèle de 360 000 passagers – il me semble avoir lu cela. Je me demande quelle est la fiabilité de ces chiffres. Je ne vous demande pas comment ils sont calculés, je me doute que c'est assez compliqué, surtout en se demandant quelle sera la réaction d'un passager ou d'une passagère en 2040 ! Pour les déplacements en voiture, l'on avait l'habitude de rouler à 150 ou à 160, et l'on a pris l'habitude de rouler à 110. Les temps de parcours ont beaucoup changé. Cela a contribué à faire diminuer un peu le trafic automobile mais pas tant que cela. Comment calcule-t-on ce genre de choses et surtout, quelle est la « marge d'erreur » de la répercussion d'une différence de 5 minutes sur un parcours de deux heures sur le nombre de passagers ?

Fabien PASTOUR – Première partie de la réponse. Quand notre Ministre, Monsieur Borloo à l'époque, nous a fixé le cahier des charges des Métropoles du Sud, il nous a donné trois objectifs. Le premier, c'est la grande vitesse, c'est Nice-Paris en quatre heures. C'est un temps englobant – je reviendrai là-dessus. Le deuxième objectif est d'inscrire la LGV PACA dans le cadre de l'arc méditerranéen. L'on n'en parle pas forcément tout le temps mais c'est l'un des trois objectifs principaux du projet. L'on a donc deux objectifs de grande vitesse : relier et desservir toute une région à la grande vitesse (PACA) et inscrire ce projet dans l'arc méditerranéen. Le troisième objectif, c'est la première fois qu'une mission de LGV a cette mission : développer tous les transports du quotidien. C'est la première mission de LGV qui a trois objectifs dont un spécifiquement sur les transports du quotidien.

Dans ce que je viens de dire, je parle de Nice-Paris parce que c'est le temps encadrant du projet qui nous a été donné. Du moment que l'on fait du Nice-Paris en quatre heures, cela veut dire que toute la région PACA a des objectifs de desserte compatibles avec de la grande vitesse, ce qui permet d'avoir un temps standard sur du Marseille-Nice en une heure, par exemple, ce qui permet de relier deux métropoles avec un temps qui est cohérent avec ce qui se fait partout en Europe. C'est un peu un abus de langage de parler de Nice-Paris tout le temps parce que c'est ce qui fait que l'on a un objectif de grande vitesse sur tout le territoire pour avoir ces quatre heures. L'on aurait pu nous fixer des objectifs sur du Marseille-Nice en une heure ou différents intermédiaires. Le temps encadrant, c'est quand même Nice-Paris... L'on conserve une certaine centralité au Ministère des transports et chez RFF (le Siège est à Paris). Je vous rassure : toute l'équipe de LGV PACA est à Marseille (et à Nice pour moi) !

Sur les estimations de nombres de passagers, sur les études socioéconomiques, il est dommage que l'on n'ait pas pu poser cette question quand nous avons le patron des études socioéconomiques avec nous, l'on fait des tests de sensibilité au temps de parcours. L'on fait donc des enquêtes auprès du public, régulièrement, pour savoir où ils vont, comment ils y vont et puis quelle est leur sensibilité au temps de parcours et pourquoi ils ont choisi ce train et pas un autre. L'on a donc des éléments de retour d'expérience sur d'autres projets. L'on a aussi des éléments d'enquêtes spécifiques sur ce projet. Ce sont des enquêtes qui ont été faites en 2009 et 2010. L'on projette les modèles en fonction des retours d'expérience que l'on a depuis la création de RFF en 1997, et l'on a aussi récupéré les retours d'expérience de la SNCF avant 1997, pour voir comment évolue la sensibilité à la minute de temps de trajet, pour arriver à nous projeter en 2023 ou 2040. J'ai beau être un matheux de nature, je suis incapable de vous décrire les modèles mathématiques que nous utilisons. Je sais que dedans, nous intégrons l'évolution du coût du pétrole, du nombre

de voitures prévues sur le Département... En gros, plus on avance dans le temps, plus la sensibilité à la minute de temps de parcours est importante pour ceux qui utilisent le train ou l'avion. Comme vous le dites, vu la congestion routière, le fait que l'on soit passé à 110 ou 130... De toute façon, sur les Alpes-Maritimes – je prends la voiture de temps en temps pour me déplacer dans les Alpes-Maritimes – si vous êtes aux heures de pointe, c'est marqué 110 sur le côté mais vous n'êtes pas à 110 !

Pascal NICOLETTI – Il est vrai que la remarque est tout à fait pertinente sur l'arc méditerranéen. Il ne faut pas se focaliser sur Nice-Paris. Il ne faut quand même pas oublier qu'il y a eu un premier gros coup de canif sur les objectifs de cette ligne, qui était de faire le choix du tracé des métropoles, qui était déjà pénalisant en termes de durée. Ce qu'il faut garder en tête, c'est qu'à partir du moment où pour faire sortir le projet, il a été décidé de faire le projet des métropoles – qui s'inscrit tout à fait d'ailleurs dans l'arc méditerranéen – il y a encore quand même des objectifs de rapidité pour connecter une région française à sa capitale, puisque à moins d'avoir des changements politiques phénoménaux dans vingt ans, la stratégie d'être connecté à Paris ou en tous les cas au nord de la France assez rapidement est tout aussi importante que pour la « banane » méditerranéenne. Il faudra donc toujours demander à RFF d'arriver à trouver le meilleur compromis pour qu'un Gênes-Barcelone soit respecté dans les meilleurs délais et pour qu'un Nice-Paris le soit aussi.

Fabien PASTOUR – L'arc méditerranéen, l'on peut l'entendre comme du Gênes-Barcelone. Maintenant, si l'on regarde de manière un peu plus pragmatique, ce serait du Marseille-Barcelone, ou du Nice-Gênes, ou du Nice-Montpellier. Je vois mal des gens prendre le train pour faire Gênes-Barcelone.

Christian COLLET – Juste un mot sur cette histoire de durée. Sans avoir vérifié scientifiquement ce que je veux dire, l'on voit mal comment l'élasticité de la demande serait forte lorsque l'on poserait la question suivante aux gens : est-ce que vous fréquenterez plus ou moins le train s'il met 4 heures ou 4 heures 10 ? Entre 4 heures et 4 heures 10, le coefficient d'élasticité ne varie pas beaucoup. Les gens prennent le train si l'on est dans les 4 heures et ne le prennent plus parce que le train met 4 heures 10 : c'est à hurler de rire ! Tout cela est très relatif. Bien sûr qu'ils prendront le train ! Par contre, l'objectif, c'est bien de rester à quatre heures.

Fabien PASTOUR – Je réponds à Monsieur Raybaud, car j'ai la réponse sous les yeux. Monaco : 2015 : c'est une gare d'arrêt général ; 2023 : gare d'arrêt général ; 2040 : gare d'arrêt général.

Michel RAYBAUD – Un train qui partira de Vintimille va s'arrêter à Monaco, Nice et Cannes. De toute façon, c'est nécessaire, par ce que c'est la desserte de la côte. C'est ce que font actuellement les trains express.

Fabien PASTOUR – Dans nos discussions avec les Réseaux ferrés italiens (RFI), c'est ce que l'on imagine tous : ce sont des gens qui feront du Gênes-Nice ou du Gênes-Cannes, ou partir de chez nous pour aller chez eux. C'est ce type de trajet qui est visé.

Françoise MAQUARD – L'on parle beaucoup de la Principauté de Monaco mais comment sont-ils représentés ? L'on ne voit jamais de représentants de la Principauté, que ce soit au COTER...

Fabien PASTOUR – Au COTER, justement, ils y sont ! La Principauté de Monaco, ils sont financeurs du projet. Ils sont donc au Comité de pilotage. Ils ont accès au comité technique du projet et leurs techniciens y vont. Leur directeur du développement y est. Au comité territorial, vous avez Monsieur Manzone, qui est le directeur du développement, qui participe, ou Monsieur Lancar. Vous avez donc toujours un représentant de Monaco présent. Et puis vous avez d'autres instances, les groupes de travail thématiques et ceux par zone géographique. Monaco, c'est un Etat souverain. Ils sont indépendants et ils font ce qu'ils veulent. A Monaco, il n'y a pas de concertation. Cela n'existe pas chez eux. On leur a proposé faire le même type de travail chez eux. Ils nous ont dit que ce n'était pas nécessaire et que le cas échéant, ils se proposaient de venir nous voir dans un groupe de travail s'ils avaient un point particulier à évoquer avec nous. Le retour

qu'ils en ont au COTER leur suffit. Voilà ce qu'ils nous ont dit. Nous les avons invités à participer comme tout le monde. Ils sont présents systématiquement au COTER. La fois d'avant, ils avaient parlé. Cette fois, ils n'ont rien dit.

Germain NALINO – Je voudrais simplement rappeler que lors du débat public en 2005, la liaison, c'était bien sur Paris. Après, l'on a parlé de l'arc méditerranéen. Cette liaison qui partirait de Gênes vers Barcelone, nous voyons mal comment un voyageur ferait ce voyage d'un seul trait. L'on peut plutôt parler de cabotage de métropole à métropole. C'est plus logique.

Néanmoins, en ce qui concerne la liaison vers Paris, c'est une liaison rapide que l'on souhaite, pour des raisons plus particulières au Département, et notamment, comme vous l'avez souligné, parce qu'il y a une concurrence de l'avion. L'on souhaite diminuer le nombre d'avions qui viennent et qui partent. Il y a aussi la liaison avec l'Europe du Nord, parce que nous avons aussi là des possibilités qui sont importantes, et encore plus importantes qu'avec l'arc méditerranéen, même si cette question a été un peu éludée.

Fabien PASTOUR – Des liaisons comment ?

Germain NALINO – Des liaisons ferroviaires !

2.4 DESSERTE DE CANNES

Fabien PASTOUR – Je passe à la question suivante que vous nous aviez posée : la desserte de Cannes depuis la Gare Ouest Alpes-Maritimes. C'est une question qui était sortie du dernier groupe de travail parce que l'on avait regardé la partie de schéma de desserte sur Nice et que l'on n'avait pas regardé cette partie. Vous aviez souhaité que je vous la présente. L'on va se rappeler tous ensemble des points : tout ce qui est rouge, ce sont les TAGV (trains aptes à la grande vitesse). En bleu, les TER, qui sont en général des TER omnibus. En jaune, ce sont les TER semi-directs. En violet, que l'on ne voit pas bien ici, ce sont les trains Inter-Cités. Pour 2023, le premier horizon de la LGV, les scénarii 1, 2 et 3, ce sont les cas où l'on passe en surface dans Nice, et le scénario 4, c'est dans le cas où l'on passe en souterrain dans Nice... Non je me trompe... Laurence a raison. Le scénario 4, il y a un raccordement en amont de Cannes.

Donc, en 2023, par rapport à la situation actuelle, vous avez la création de ce nouveau pôle d'échanges Ouest Alpes-Maritimes qui est placé au hasard sur la ligne. Ce n'est pas forcément entre Mouans et Ranguin, cela peut être n'importe où. C'était juste pour le mettre sur la carte.

Christian COLLET – C'est le plus proche de Sophia.

Fabien PASTOUR – C'est une des propositions qui ont été faites. Donc, là, vous avez trois TGV par heure et par sens, qui vont s'arrêter à Ouest Alpes-Maritimes. Vous avez un TGV toutes les deux heures qui file, et un autre TGV toutes les deux heures qui s'arrêtent à Ouest Alpes-Maritimes.

L'on double Cannes-Grasse. Normalement, en décembre 2013, Cannes-Grasse devrait être à deux trains par heure, et en 2023, l'on passe à quatre trains par heure, dont deux seront filants vers Vintimille et deux s'arrêteront à Cannes Centre. Sur les voies littorales, nous avons les TER qui viennent de l'ouest : deux semi-directs, un inter-cités et un TGV toutes les deux heures, qui fait la côte, qui vient bifurquer à l'Est Var et qui va desservir Cannes. Je le rappelle : c'est de l'heure de pointe. C'est le matin tôt quand tout le monde va bosser et le soir, quand tout le monde rentre. En heure creuse, dans la journée, cela peut être autre chose.

Dans le scénario 4, la différence, c'est que vous avez un TGV toutes les deux heures qui va passer par le débranchement et aller sur Cannes Centre. En fait, c'est ce TGV qui est déplacé : il ne débranche plus à l'Est Var mais en amont de Cannes et descendre sur Cannes. Dans le scénario 4, comme vous l'avez dit tout à l'heure, c'est pénalisant pour les gens de Saint-Raphaël parce qu'ils n'ont plus de liaison à grande vitesse qui passe par Saint-Raphaël. C'est l'intérêt pour

les Cannois de gagner un peu de temps, peut-être (une dizaine de minutes par le débranchement) mais malheureusement, pour les gens qui sont à l'est du Var, c'est perdre du train à grande vitesse qui traverse par la côte.

Après, que ce soit 1, 2, 3 ou 4, sur la partie TAGV sur l'ouest des Alpes-Maritimes et les TER, c'est exactement la même chose.

Quand on passe à 2040, l'on a un gros renforcement de l'offre. Vous voyez que sur Ouest Alpes-Maritimes, l'on a toujours nos quatre TGV qui s'arrêtent et puis trois TGV qui vont filer vers l'est. La desserte de Cannes-Grasse est à quatre trains par heure. Au lieu d'avoir deux trains qui s'arrêtent à Cannes, les quatre trains sont prolongés vers l'Italie. Vous avez toujours les deux trains qui viennent de l'ouest (les deux semi-directs), l'inter-cités et, dans le renforcement de la fréquence horaire du train à grande vitesse qui parcourt la côte, au lieu d'avoir un train toutes les deux heures, l'on passe à un train par heure. La desserte de Cannes en heure de pointe, c'est un TGV par heure et par sens, directement via le débranchement de l'Est Var. Dans le scénario 4, celui où nous avons ce maillage entre ligne nouvelle et ligne classique en amont de Cannes-Grasse, vous avez une disparition du sillon à grande vitesse qui parcourait la côte. Il est basculé sur la ligne nouvelle. Il débranche par ici et vient rejoindre Cannes. Le fait qu'il passe par La Bocca ou pas, actuellement, nous n'en sommes pas sûrs : nous l'avons mis là comme cela au hasard. Cela peut être avant ou après La Bocca. L'on ne sait pas comment il pourrait se raccorder sur Cannes Centre. Vous avez toujours vos TGV. Les TER sont identiques et ils sont prolongés vers Vintimille.

Laurence GONTARD – Avez-vous des questions sur cette partie ?

Michel RAYBAUD – Deux questions pour ce qui concerne cette trame de la desserte de Cannes. Il y a l'histoire de la ligne Cannes-Grasse. J'ai noté dans les rapports qui nous ont été remis, qu'il y avait un projet de doublement de la ligne. C'était pour savoir à quel horizon ce projet serait acté, parce que de toute façon, pour le moment, l'on n'en parle pas officiellement. Pour la troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, l'on en a parlé pendant des années avant que cela ne commence à se faire.

Il y a cette question du doublement de la ligne Cannes-Grasse et je me pose la question à l'instant pour ce qui concerne le raccordement de la gare de Cannes avec la ligne nouvelle. Vous pensiez faire un raccord qui serait à grande vitesse, qui éviterait la gare Ouest Alpes-Maritimes, et qui viendrait se raccorder à la ligne existante vers Cannes La Bocca. Je me demandais s'il était possible, pour les TGV – après c'est une question technique d'insertion dans les coûts, parce que deux rames, c'est 800 mètres de long – de faire un raccord peut-être plus étroit qui passerait carrément à la gare Ouest Alpes-Maritimes et qui pourrait utiliser la ligne Cannes-Grasse actuelle. Je ne suis pas sûr que ce soit faisable. C'est simplement une question.

Fabien PASTOUR – Le doublement de Cannes-Grasse, c'est pour 2023. Il faut que ce soit fait pour 2023.

Après, la question de savoir comment l'on peut faire ce raccordement, cette ligne nouvelle qui est ici, vu les contraintes géographiques, géologiques et topographiques que l'on a, il y a de fortes chances pour que l'on soit en tunnel et que l'on passe sous Cannes-Grasse en tunnel. L'on a réfléchi à la façon d'insérer cette voie dans Cannes-Grasse, comme vous le disiez, par un raccordement direct. Le problème, c'est que Cannes-Grasse est représentée verticalement, mais qu'en fait, il faut faire un virage pincé pour arriver à faire reprendre le TGV. L'on peut essayer de trouver un endroit sur la ligne Cannes-Grasse qui permettrait de le faire. Il faudra que l'on regarde cela d'un peu plus près, lorsque l'on sera vraiment dans la question des tracés. Pour l'instant, l'on n'a pas encore les fuseaux et l'on n'en est donc pas encore là. C'est vrai qu'il serait peut-être intéressant de réfléchir à faire cette connexion via Cannes-Grasse. C'est une possibilité qui reste ouverte.

Ceci dit, quand l'on regarde un peu l'urbanisation du coin, s'amuser à faire remonter un tunnel avec une voie qui sort pour permettre de se connecter, et dans l'autre sens, des voies qui se

branchent dans l'autre sens, en termes d'impact sur le territoire, en termes de foncier et de terrains à bâtir... Actuellement, je ne peux pas vous dire si c'est faisable ou pas. C'est vrai que nous l'avons en tête. L'on peut se poser la question de comment le faire. Techniquement, je pense que cela va être très compliqué, surtout du fait que l'on a anticipé que cette gare serait sans doute souterraine.

Autant la ligne nouvelle ici est envisagée à grande vitesse parce que l'on a une gare filante et qu'il faut aller vite, autant ce raccordement, vu qu'il est court et qu'il a surtout pour rôle d'amener les trains en gare de Cannes Centre, il a tout intérêt à être dans des plages de vitesse plus basses pour permettre des rayons de courbure plus faciles à gérer et une insertion plus simple sur Cannes. Vu la longueur, ce n'est peut-être pas utile d'avoir de la grande vitesse là. Il sera peut-être à une vitesse bien inférieure, ce qui permettra de se connecter de manière plus intéressante économiquement et aussi pour l'impact sur le territoire, parce que l'on n'est pas là non plus pour saccager le territoire en mettant des rails.

Les Amis du rail avaient une question...

Daniel CAROTENUTO – C'était exactement la même.

Fabien PASTOUR – La réponse est la même, est-ce que cela vous va ?

Germain NALINO – Dans quelles conditions se fait la connexion avec la gare de Cannes ? En souterrain ?

Fabien PASTOUR – Non. L'on passe par Cannes Centre, la gare existante.

Germain NALINO – Et la connexion, par où passe-t-elle ?

Fabien PASTOUR – Elle arrive peut-être avant La Bocca ou peut-être après La Bocca.

Germain NALINO – Il faut construire une voie supplémentaire. L'on va empiéter quelque part. En souterrain, c'est acceptable, mais quand l'on connaît la situation actuelle, mettre une voie à côté...

Fabien PASTOUR – Je n'ai pas en tête ce qui pourrait se faire dans ce coin, mais je pense que ce sera en tunnel. Il y a peu d'espoir d'être en surface. Je n'ai pas envie de me faire lyncher par les gens du coin, non plus. Vu l'organisation, je pense que l'on sera en souterrain à cet endroit, à moins de prendre la vallée de la Siagne, mais je me vois mal y mettre des rails...

Germain NALINO – C'est pas mal. Il y a déjà une pénétrante.

Fabien PASTOUR – Oui mais il y a aussi un cône d'envol de l'aéroport de Mandelieu ! C'est assez embêtant pour les trains !

Michel RAYBAUD – Je rejoins ce que dit Monsieur Nalino sur la desserte de la gare de Cannes Centre. J'avais vu sur les papiers qu'il était prévu une quatrième ou une cinquième voie à quai à Cannes Centre, mais honnêtement, la gare de Cannes Centre est étranglée par la voirie. Je ne vois pas comment l'on pourrait mettre des voies supplémentaires sur Cannes Centre.

Fabien PASTOUR – Vous avez la partie avant, là où vous avez le bâtiment voyageurs, vous avez les voies à quai qui se succèdent et au fond, il y a une voie routière. Normalement, l'on doit pouvoir insérer une voie là. Je ne vous dis pas les embêtements que l'on va avoir par rapport à la circulation routière derrière pour aménager tout cela ! Je ne dis pas que c'est simple ! Il faut le faire !

Françoise MAQUARD – Vous avez marqué dans votre projet que l'arrivée implique un passage en tunnel sous la Siagne, qui devra descendre à 30 mètres sous le niveau de la mer, et à l'est de Cannes, l'occupation de l'espace ne permet pas d'espérer aménager des tronçons en surface : le tunnel sera continu de Saint-Cassien jusqu'à Nice. Le surcoût est estimé à 1,7 milliard d'euros.

Fabien PASTOUR – C'est pour le scénario Cannes Souterrain. Je ne dis pas que c'est simple. Le fait de passer en tunnel depuis Saint-Cassien jusque là, c'était 1,7 milliard de coût total avec la gare. 10 % du projet !

Françoise MAQUARD – Six voies à quai en gare de Cannes et déploiement de la ligne entre Cannes et Nice, c'est très bien.

Fabien PASTOUR – 1,7 milliard, l'on tue le projet.

Françoise MAQUARD – L'on va dire que ce sont des options.

Fabien PASTOUR – Cannes souterrain, cela a été carrément écarté par le comité de pilotage. L'on vous a donné un état des lieux de nos réflexions pour que vous ayez l'éclairage le plus large possible, même sur les trucs qui ont été écartés.

Est-ce que c'est bon pour cette partie ? Alors, pour la partie hydrogéologie, je vais pouvoir boire un coup et me poser, parce que je vais laisser la parole à Joël Constans, qui va vous parler des choses qu'il connaît bien.

2.5 APPORTS DE LA GEOLOGIE ET DE LA GEOTECHNIQUE

Joël CONSTANS – Sur la géologie et sur la géotechnique dans le projet : à quoi cela sert-il et que doit-on faire dans cette phase amont ? Ces deux items vont nous permettre de mieux connaître les territoires traversés et cette connaissance nous aide sur deux choses dans la conception du projet. Premièrement, elle va nous aider à imaginer des tunnels dans des terrains plus facilement traversables – c'est quand même compliqué un peu partout en souterrain dans le secteur – et deuxièmement, cela va nous aider à concevoir les ouvrages souterrains à proprement parler : la forme des ouvrages ou le dimensionnement des ouvrages.

Comment avance-t-on sur la géologie sur des phases amont ? Je dirai qu'il y a trois façons d'avancer. La première façon, c'est la biblio : c'est aller récupérer ce qui a été écrit et toutes les cartes existantes. Le BRGM (le bureau géologique français) a produit de très belles cartes. Donc, premier travail : une recherche biblio, qui est très importante et très longue.

Le deuxième travail, cela consiste à interviewer des gens qui connaissent bien le territoire. L'on peut penser à des clubs de spéléologie qui fréquentent les cavités du secteur. Cela permet d'éviter certains endroits et de mieux comprendre le territoire. Quand je dis le territoire, je parle bien sûr du sous-sol, puisque l'on est sur un projet qui est à 80 % en tunnel.

Je parlais d'un troisième point sur la géologie, c'est regarder les projets similaires (projets souterrains, galeries de reconnaissances, ouvrages souterrains) qui ont été faits dans le secteur ou à proximité pour récupérer leurs plans et la connaissance du secteur.

C'est le gros travail que nous sommes en train de réaliser. Mais cela ne suffit pas de connaître la géologie par la biblio, l'expérience des chantiers réalisés, voire des expériences spéléologiques, il faut aussi faire de la géotechnique et donc aller faire des reconnaissances. Ces reconnaissances se concrétisent parce que l'on appelle des sondages. Il y en a toute une panoplie. Il y a tout un tas d'outils qui nous permettent de faire des sondages. L'on parle de sondages carottés, de sondages destructifs, de piézomètres, etc. Ces deux éléments vont nous permettre d'avancer sur le projet et d'affiner notre connaissance de la géologie, qui guidera le tracé, car il y a des zones difficilement traversables, ou plus difficilement traversables que d'autres. Cette connaissance nous permet donc d'adapter un peu le tracé, mais de façon progressive. Comprenez bien que l'on ne peut pas aller sonder en une seule fois et avoir une connaissance complète du terrain. Nous allons faire une première campagne, une deuxième campagne, etc., et cela peut se terminer, avant des phases de réalisation – ce sera dans quelques années bien évidemment – par des galeries de reconnaissance *in situ* et peut-être même des galeries qui seront très proches des ouvrages définitifs. Voilà donc de façon très rapide les deux items sur lesquels nous travaillons actuellement

(la géologie et les reconnaissances géotechniques), et en quoi cela nous aide dans la conception du projet. J'espère que cela a été clair. S'il y a des questions, je vais essayer d'y répondre sans être trop technique.

Fabien PASTOUR – L'on parlait d'hydrogéologie.

Joël CONSTANS – Comment connaître le positionnement de la nappe et les zones qui sont sous charge d'eau ? Cela fait partie des reconnaissances géotechniques. Lorsque l'on utilise des sondages carottés ou des piézomètres, certains trous seront équipés de sondes et nous permettront de connaître les niveaux de nappes et de savoir quelle charge d'eau les tunnels que nous serons amenés à construire vont devoir supporter. Evidemment, quand l'on connaît les charges d'eau, l'on peut dimensionner les ouvrages. Si la charge d'eau est trop importante, l'on peut déplacer un ouvrage de quelques mètres pour éviter qu'il soit sous charge d'eau ou, dans sa conception, faire un tunnel étanche, pour éviter qu'il soit en permanence dans l'eau et que l'on ne soit obligé de drainer l'ouvrage en permanence. L'on a illustré ici mes propos par quelques exemples. Vous pouvez lire, mais s'il y a des questions, je vous propose d'y répondre directement.

Michel RAYBAUD – Ce n'est pas forcément sur le plan géologique que je voudrais poser une question mais sur le plan de la sécurité. L'on ne fait sans doute pas un tunnel ferroviaire comme l'on fait un tunnel routier. L'on a en mémoire la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. Il va y avoir des tunnels qui auront 10 ou 15 kilomètres de long. Entre Nice et Monaco, il y aura forcément un tunnel de 15 kilomètres. Sait-on jamais. Je suppose que les normes de sécurité ont évolué. Le tunnel du Saint-Gothard doit mesurer 50 kilomètres et je pense que les Suisses ont une certaine expérience de la construction de ce genre de tunnels. Les Italiens également car il y a beaucoup de tunnels sur la ligne Gênes-Vintimille. Quelles sont les avancées dans ce secteur ? L'on peut ajouter aussi la sismicité.

Fabien PASTOUR – Je réponds à la place de Joël. L'on a deux choix de types de tunnels : soit du monotube, soit du bitube. Le tunnel monotube est privilégié pour les tunnels courts, c'est-à-dire jusqu'à un ou deux kilomètres. Au-delà d'un kilomètre, l'on va commencer à se poser la question de passer à deux tubes, pour des raisons simples : quand vous êtes dans un tunnel monotube, à partir de ces distances, vous allez rajouter des galeries verticales pour pouvoir faire des accès de sécurité à ces tunnels. Et plus le tunnel est long en monotube, plus il est gros, aussi pour des raisons de sécurité, pour l'accès des équipes et l'évacuation des personnes. Le retour d'expérience du tunnel du Mont-Blanc et des problèmes qu'il y a eu fait qu'il y a des normes de sécurité sur ce type de tunnel qui font qu'ils doivent être beaucoup plus gros s'ils sont très longs, avec des descenderies assez nombreuses pour la sécurité. A partir de 2 kilomètres, l'on passe presque systématiquement en bitube, avec des connexions régulières en rameaux de ces tubes l'un par rapport à l'autre, afin de permettre aux gens, s'il y a un problème sur un TGV et qu'il doit s'arrêter dans un tunnel (pour un feu par exemple), de descendre du TGV, passer dans l'autre tube, qui serait étanche, et ils auraient leur évacuation de sécurité par ce tube. C'est l'avantage du bitube dans ce cas, et il n'y a pas besoin de faire de liaison verticale comme pour le monotube parce que le deuxième tube sert d'évacuation de sécurité pour les gens.

Par exemple, si vous regardez un tunnel percé il n'y a pas très longtemps, finalement, le tunnel sous la Manche, c'est un tunnel à deux tubes, avec un troisième tube central qui sert d'évacuation parce que la particularité du tunnel sous la Manche est qu'il est encore plus long que cela, et qu'il y a un moment où les deux tunnels se rejoignent et se croisent. Le fait que le tunnel soit très long fait qu'un bitube seul n'est pas forcément très intéressant parce que les gens vont circuler sur des voies ferroviaires. Cela peut être concevable pour un tunnel qui fait sept ou huit kilomètres de long mais ce n'est pas imaginable pour des gens qui doivent faire 30 kilomètres à pied, de se taper cela sur du talus ferroviaire ou du ballast si c'est une voie béton. Ce qu'ils ont fait sur le tunnel sous la Manche, c'est qu'il y a les deux tubes, qui ont été percés par les tunneliers, puis le tube de reconnaissance, qui lui a été transformé en tube d'évacuation de sécurité. En général, les règles de sécurité, dès que l'on a des tunnels longs, vont nous faire pencher vers des tunnels bitubes, ce

qui permet aussi de ne pas avoir de contrainte de vitesse, puisque comme je vous l'ai montré tout à l'heure, quelle que soit la vitesse dans un bitube, l'on a toujours la même section. C'est aussi une manière de s'affranchir des problèmes de vitesse.

Veux-tu nous lire les deux slides qui suivent, Joël ? Nous pouvons les lire, mais je pense qu'il serait intéressant que tu les commentes.

Joël CONSTANS – La problématique de réaliser un tunnel est d'éviter évidemment les zones sous charge d'eau, les zones aquifères. La reconnaissance géotechnique va faire que l'on va essayer d'éviter de creuser dans ces zones. L'on n'est pas toujours hors zone d'eau et à ce moment-là, effectivement, l'on peut construire des tunnels étanches, comme on vous l'indique ici, et cela nous affranchit du problème de pollution ou même de sécurité à l'intérieur de l'ouvrage.

Une autre particularité de la région, ce sont les zones karstiques. L'on a des zones de gypse à l'intérieur du massif et les circulations d'eau font que le gypse peut être dissout. L'on peut se retrouver avec des cavités, qui sont parfois même sous charge d'eau. C'est une caverne remplie d'eau, donc imaginez si l'on ne les identifie pas : quand l'on creuse et que l'on tombe sur une caverne sous charge d'eau, un tunnelier peut tomber dans la cavité. C'est une image, les cavités ne sont pas aussi grandes... Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il faut éviter les zones sous charge d'eau dans la mesure du possible. L'on sait aussi les franchir parce que l'on sait étancher nos ouvrages et l'on sait aussi éventuellement injecter un terrain pour creuser des ouvrages. Ce sont des cavités décamétriques (entre 20 et 50 mètres). Ce n'est pas rien. C'est pour cela que je vous en parle. Sur le secteur des Alpes-Maritimes, elles se situent plutôt à l'est de Nice. La géologie entre la limite départementale Alpes-Maritimes/Var et Nice, pour faire simple est assez connue. Je ne dis pas qu'il est facile de réaliser des ouvrages d'art dans cette zone mais nous la maîtrisons à peu près. Nous la connaissons un peu moins dans l'est du département, ce qui nécessite, comme je le disais tout à l'heure, la progressivité dans les reconnaissances. L'on retrouve d'ailleurs la progressivité dans les solutions techniques.

Je parlais de la problématique de l'eau. En quittant Nice pour aller vers l'Italie, c'est un peu la montagne qui entre dans la mer. Nous n'avons pas de tracé mais nous savons que nous pouvons avoir des ouvrages souterrains qui seront à 200, 300 ou 400 mètres sous la surface du terrain naturel (ce que l'on appelle le TN). Effectivement, si l'on a 200 mètres de charge d'eau, l'on peut avoir 20 bars de pression. Ce n'est pas évident. Encore une fois, l'on essaye d'éviter ces zones. Si l'on ne sait pas les éviter, cela nous oblige à travailler à la conception d'ouvrages qui doivent résister à de telles charges d'eau, mais cela, nous savons le faire. Ce genre d'ouvrages a été réalisé, bien évidemment, en France et à l'étranger.

Françoise MAQUARD – J'habite à Eze et je connais bien votre problème, Monsieur, parce que nous avons eu un gros souci avec le tunnel de l'A500, que vous connaissez tous, et qui ne sera jamais un tunnel conforme sur le plan de la sécurité du fait des problèmes karstiques et des arrivées d'eau. Ils ont injecté du béton dans le karts et cela ne marche pas toujours, puisque l'on a de l'eau qui coule en permanence, et même, lorsqu'il y a des orages, tout est inondé. Vous avez le problème du karts.

Vous avez le problème des PPAM sur toute la commune d'Eze. Monaco, n'en parlons pas. Ils ont eu des problèmes quand ils ont fait leur gare nouvelle. Donc là aussi, vous avez du karts.

Ce que je vous demande de prendre en compte, c'est également l'aquifère que nous avons et vous allez trouver avec le BRGM. Vous avez un aquifère énorme sous le massif. Tout le monde connaît le parc départemental de la Turbie.

Il faut vraiment prendre aussi en compte ce problème de terrains très instables. Chaque fois que cela bouge un peu, les roches tombent et coupent la voie ferrée, la seule voie internationale actuellement. Les rochers descendent sur cette voie. Actuellement, les coups de mer ont beaucoup excavé le remblai SNCF. Sur Saint-Laurent, vous étiez au ralenti pendant tout le mois

d'août parce que vous aviez des travaux énormes. Vous avez des problèmes de coups de mer, des problèmes de karts, des problèmes d'arrivée d'eau, de terrains instables.

Excusez-moi, Monsieur, mais je suis quelqu'un du terrain. Je m'occupe beaucoup de la population parce que nous avons des chutes de rochers et que nous essayons de la protéger. De l'autre côté, l'on va déplacer un gazoduc pour le mettre sur notre commune parce que les terrains bougent. Vraiment, je vous le dis : vous allez travailler sur des terrains extrêmement dangereux sur différents points avec une urbanisation maximale.

Quand vous nous dites que vous allez tout mettre en souterrain, j'insiste vraiment. L'on commence à me poser des questions. La ligne qui existe est fragile, elle a les pieds dans l'eau. L'on a la basse corniche et où allez-vous pouvoir passer ? Si vous pouviez répondre, cela me rendrait vraiment service !

Fabien PASTOUR – J'aimerais pouvoir vous répondre. Je pense que Joël ne le sait pas plus que moi.

Françoise MAQUARD – Il y a déjà des études très approfondies qui ont été faites. Vous avez ESCOTA. Vous avez déjà des retours d'expérience. Je vous mets en contact quand vous voulez avec des spéléologues. Ce n'est pas un problème.

Fabien PASTOUR – L'on a des éléments mais l'on va les compléter parce que l'on en a besoin d'autres. Ces tunnels routiers ne sont pas du tout au même endroit que pourraient être les nôtres. Nous allons rejoindre des zones plus profondes. Nous avons des sondages à faire pour avoir encore plus d'éléments. Nous le vivons aussi au quotidien : malheureusement, sur la ligne classique, nous nous prenons des rochers régulièrement et les coups de mer déstabilisent quelquefois notre remblai ferroviaire.

Monsieur avait posé une question sur la sismologie et je n'avais pas répondu. Ce que l'on disait la dernière fois, c'est qu'il y a une particularité des ouvrages ferroviaires. Lorsqu'ils sont en surface, ils sont sensibles. En aérien, ils sont très sensibles, mais en souterrain c'est favorable, car en fait, l'ouvrage va bouger avec le terrain au lieu d'être perturbé ou de pouvoir s'effondrer quand il est en surface. Le paradoxe, c'est qu'être en souterrain, c'est assez favorable dans une zone sismique. Après, si la zone sismique est elle-même favorable en termes de géologie, cela nous arrange aussi... Ici ce n'est pas le cas, mais l'on ne peut pas tout avoir.

Laurence GONTARD – L'on fera intervenir un expert au prochain groupe de travail.

Françoise MAQUARD – Je vous ai demandé de faire entrer la sismologie dans votre dossier. Si vous avez un effet de site qui vient de la mer et qui entre dans le Var, croyez-moi, quand l'on fait les simulations... C'est pour cela que le viaduc que vous allez faire sur le Var, il faudra bien l'ancrer !

Fabien PASTOUR – Il va avoir des fondations très profondes, celui-là !

Françoise MAQUARD – Vous avez des captages d'eau de la Ville de Nice, mais l'on n'en est pas là.

Fabien PASTOUR – Je vous rejoins clairement sur l'évolution de nos connaissances. L'on a déjà des retours d'expérience. Sur les aquifères, il y a un truc assez particulier dans cette région. L'on a des tunnels sous Monaco, par exemple. L'on a construit un tunnel lorsque l'on a fait la gare de Monaco. Dans ce tunnel, il y avait un peu d'eau qui arrivait dessus, c'était gérable, on la prenait et on l'évacuait. L'on ne sait pas pourquoi, mais depuis quelques années, l'on a beaucoup d'eau qui nous arrive, mais l'on n'en a plus à d'autres endroits. Et puis cela va repartir. Cela bouge dans tous les sens. Les aquifères sont en évolution permanente dans ce secteur. Il se peut qu'un jour, on ait de l'eau, que le lendemain, l'on n'en ait plus, et que quelques années, cela revienne. Ce retour d'expérience, nous l'avons. Nous l'intégrerons dans nos techniques de construction. Je pense que ce qui a été fait par le passé ne sera pas reproduit de la même manière. C'est

l'avantage d'avoir fait certains tunnels. Et puis l'on enrichit nos connaissances au fur et à mesure. Ne vous inquiétez pas : l'on prendra tout cela en compte. Je sais qu'il y a pas mal de choses prises en compte et l'on va confronter cela avec l'avis d'experts. C'est prévu.

Gérard WEIL – Le scénario n°2 évoque le passage en tunnel sous Nice. Est-ce que les terrains ne sont pas trop défavorables ? Dans les années 1980, des projets de métro ont été vite abandonnés.

Joël CONSTANS – Trop défavorables, non. Au niveau d'études où nous sommes, nous en sommes à faire de la biblio et de l'acquisition de données. J'aurai tendance à dire, de façon simple, que la technique peut tout, presque tout. Après c'est une question de coûts et de délais. En première approche, oui, l'on sait faire un tunnel qui passerait sous Nice. Après, une fois que l'on aura donné le coût de la réalisation au maître d'ouvrage et aux cofinanceurs, c'est un autre sujet !

Christian COLLET – Je voudrais reprendre les thèmes que l'on a soulevés la dernière fois car il faut que je m'en aille. Pour nous, la gare de Nice Centre est importante. L'on a bien compris que l'on n'échappera pas à la gare du pôle multimodal. L'on réaffirme l'importance de la gare de Nice comme deuxième gare TGV. Ce sont toutes les deux pour nous des gares TGV.

Fabien PASTOUR – En termes de fréquentation, ce sera la première : il y aura plus de 8 millions de personnes sur Nice.

Christian COLLET – La gare de Nice Centre est un élément structurant de l'urbanité.

Par contre, l'on est toujours réticent sur la circulation entre ces deux gares sur les deux voies. L'on ne comprend pas comment cela va marcher, même avec un cadencement à la queue-leu-leu. L'on ne comprend pas trop. L'on pense que l'on aura besoin de doubler cette ligne un jour ou l'autre et l'on regrette fortement que l'emprise actuelle de la voie rapide empêche les choses. Nous sommes contraints, et c'est vraiment dommage.

Enfin, l'on insiste aussi sur le raccordement avec les Chemins de Fer de Provence et sur la poursuite de la ligne jusqu'à la gare SNCF. Cela nous semble capital.

Fabien PASTOUR – Est-ce que vous pourriez formaliser cela par une contribution ? Comme cela, je l'aurai et je la transmettrai directement au Conseil régional.

Christian COLLET – Nous allons voir avec Jacques.

Fabien PASTOUR – Merci beaucoup.

Christian COLLET – Pour nous, pour Nice, c'est le principal.

Laurence GONTARD – Est-ce qu'il y a un scénario préférentiel ?

Christian COLLET – Jacques en parlé déjà. Nous sommes sur le maillage.

Pascal NICOLETTI – Sachant que dans d'autres groupes, il y a eu la notion de scénario ramené au territoire départemental. La notion de maillage implique d'autres éléments, sur le Var notamment, et les gens disaient : l'on veut le maillage, mais que sur le 06 en fait !

Fabien PASTOUR – Il peut y avoir une précision départementale. Merci beaucoup. Est-ce que l'on passe à la suite ?

Françoise MAQUARD – Vous allez travailler en tunnelier. Amener un tunnelier, je pense que ce n'est pas très simple. Je voudrais savoir comment vous fonctionnez. Les déblais, comment les évacuez-vous ? A Monaco, quand ils ont fait cette gare, ils ont mis les déblais sur un train et ils sont partis pour l'aéroport de Cannes. Comment aménagez-vous le terrain pour amener un tunnelier ? Ce n'est pas simple d'amener un tunnelier en ville.

Pascal NICOLETTI – Si je peux me permettre, cela n'a pas été fait comme cela. Il y a eu une tentative d'évacuation – je le sais, parce que c'est moi qui ai fait l'évacuation – par la route, avec un de mes confrères. Qui plus est, il y avait très peu de notion de tunnelier sur la gare de Monaco.

Cela a été fait essentiellement en explosifs traditionnels. L'avantage du tunnelier est d'avoir un déblai directement transportable par courroies jusqu'à une zone de stockage qui permet une évacuation soit par train, soit par système dans le tube qui vient d'être foré. Il suffit donc d'avoir les points de sortie voulus. Monaco a été fait de manière tout à fait traditionnelle, à l'explosif.

Fabien PASTOUR – Joël a participé au percement d'EOLE.

Joël CONSTANS – J'ai travaillé sur un projet parisien qui s'appelait EOLE, qui était la traversée souterraine de Paris. Effectivement, l'on a amené un tunnelier en pièces détachées, l'on a réalisé des grands puits, et l'on a remonté le tunnelier ou souterrain sur Paris. Personne n'a rien vu.

Pour revenir sur la problématique tunneliers, effectivement, l'on imagine que la plupart des tunnels qui seront creusés dans le département non pas en traditionnel (c'est-à-dire en mécanisé ou à l'explosif) mais plutôt au tunnelier avec des tunneliers différents (l'on appelle cela pression de terre et pression de boue). Il n'y aura pas un seul tunnelier. Il y a aura certainement beaucoup de tunneliers. Si l'on veut réaliser l'opération pour 2023, l'on peut imaginer qu'il y aura plusieurs tunneliers.

Alors ensuite, comment amène-t-on un tunnelier ? Un tunnelier, c'est un grand serpent qui va creuser le terrain, avec un marinage (des matériaux à évacuer). Le tunnelier est construit en usine. Il est désossé et remonté sur le chantier. L'on n'a donc pas besoin d'une installation immense pour le monter. Il rentre petit à petit dans le terrain et disparaît sous le terrain naturel. Par contre, effectivement il faut l'alimenter en voussoirs, qui sont des éléments de béton qui sont sa peau, et qui permettent à l'ouvrage de tenir le terrain.

Les éléments en béton, c'est comme le tunnelier. Ils sont fabriqués dans des centrales à voussoirs. Ces centrales peuvent être délocalisées et l'acheminement peut se faire par camion à l'entrée de la tête de tunnel. Il faut un peu de place sur la tête de tunnel. Je ne dis pas que les têtes de tunnels ne nécessitent pas d'emprise et d'installations de chantier.

Après, il y a le troisième problème, c'est le marinage : tout ce qui est extrait du terrain, il faut l'évacuer. A ce jour, l'on est dans des études de conception, l'on n'est pas dans des études de réalisation pour savoir où et comment l'on va évacuer les matériaux, puisque l'on n'a pas de tracé, mais l'on regarde un peu toutes les solutions qui peuvent s'offrir à nous, que ce soit par transporteurs, par bateaux, etc. L'on est vraiment trop en amont pour dire où l'on peut stocker les matériaux et comment on peut les évacuer. L'on regarde toutes les possibilités.

Fabien PASTOUR – C'est plutôt la responsabilité du maître d'ouvrage. Chez RFF, l'on a une réflexion globale en France sur ce que nous allons faire de nos déblais de tunnelier. L'on travaille avec les carriers, toutes les personnes qui pourraient réutiliser ces matériaux, pour voir avec elles ce que l'on pourrait en faire, et étudier au cas par cas ce que l'on va faire avec eux. Il y a une réflexion entamée par notre bureau d'études et puis il y a une réflexion interne chez RFF pour savoir ce que vont devenir les matériaux et surtout comment on va les transporter.

3 POURSUITE DES DISCUSSIONS SUR LES SCENARII

Laurence GONTARD – L'on continue.

Avez-vous encore des questions sur les scénarii que l'on vous a présentés la dernière fois ou est-ce que l'on passe directement à la collecte de vos avis ? Pas de questions ? L'on va donc faire un petit tour de table.

Alain ROLLAND – Pour le Conseil général, la question du choix du scénario n'a pas été posée aux élus, et je ne peux donc pas m'engager. D'ailleurs, il n'a pas un choix à l'échelle régionale. Il a des objectifs que j'ai déjà énoncés la dernière fois, que je rappelle simplement. D'abord, l'on fait un projet à grande vitesse, et l'on souhaite avoir un projet qui raccorde la Côte d'Azur le plus

rapidement possible au réseau national, au réseau européen et à l'arc méditerranéen, et pour cela, il faut que ce projet soit le plus séparé possible de la ligne existante. C'est pour cela que les variantes qui réutilisent le tracé existant, même si l'on dit qu'il faut essayer de garder une vitesse importante, nous savons très bien que ces projets induiront une perte de temps. Il vaut donc mieux les éviter au maximum.

Le deuxième objectif, c'est effectivement que la voie actuelle soit utilisée et améliorée pour le TER, pour le transport des usagers des Alpes-Maritimes. Il faut qu'il y ait le moins possible d'interactions entre la voie nouvelle et les voies existantes.

Enfin, il faut que ce projet soit finançable, et il faut éviter au maximum de faire des choses trop ambitieuses, en particulier en matière de gares souterraines, qui sont très coûteuses.

Voilà un peu les grandes options du Département sur ce projet. Là-dessus, pour l'instant, il n'y a pas de choix précis sur le scénario.

Raphaël FLATOT – Je vais également me répéter un peu par rapport à la dernière fois. Je ne peux pas vraiment me prononcer pour un scénario puisque les élus n'ont pas fait le choix du scénario à retenir. Nous avons juste préconisé, dans le SCOT, une gare à Cannes Centre en souterrain. Je le répète ! Sinon, notre objectif est d'avoir une ligne nouvelle, de préférence à grande vitesse, et qui maillerait davantage le territoire des Alpes-Maritimes.

Flora AUGIER – Je vais formuler un peu la même réponse. Nous assistons à ces groupes de travail en tant qu'outil partenarial et outil technique, et nous n'avons pas d'avis à formuler.

Alain RIBIERE – D'abord, il y a la satisfaction de la prise en compte à la fois de la liaison avec Paris et l'Europe du Nord, mais aussi de l'arc méditerranéen et des transports plus quotidiens, les TER, que vous prenez en compte dans l'ensemble de l'étude. Cela, c'est intéressant.

Sur les scénarii, pour simplifier les choses, les deux qui nous semblent les plus importants sont la liaison dans les centres-villes et le maillage. L'on fait des projections à 2040 (combien de trains passeront, etc.), mais toute l'exploitation de ce qui sera construit peut évoluer et continuera d'évoluer après 2040. Je pense que prendre les scénarii les plus ouverts, avec des possibilités d'évolution, c'est important aussi. Donc la liaison avec les centres-villes, et le maillage et les possibilités d'évolution.

Michel RAYBAUD – Que fait-on ? J'ai dû m'absenter deux ou trois minutes...

Laurence GONTARD – Vous donnez votre avis sur les scénarii qui vous ont été présentés la dernière fois, de façon ensuite à essayer de faire une synthèse du groupe de travail que nous remonterons au Comité territorial.

Michel RAYBAUD – Pour ce qui concerne les scénarii, je suis favorable au scénario qui était au départ le plus rapide, avec une combinaison avec le scénario maillé, comme je l'avais dit la fois dernière, avec la desserte de Cannes par un raccord.

Dans votre documentation, vous nous avez également soumis, apparemment, des déclinaisons de scénarii principaux. Il y avait les grandes feuilles A3 où il y avait une dizaine de scénarii. S'agit-il de scénarii également à l'étude ou s'agit-il de combinaisons ?

Fabien PASTOUR – Les neuf fiches que vous avez sont celles qui ont été données lors du Comité de pilotage pour que les financeurs se positionnent et sortent les quatre qui ont été présentés à la concertation. C'était pour vous permettre d'avoir exactement les mêmes éléments en main que les financeurs quand ils ont choisi les quatre scénarii. Ce sont donc les fiches brutes que nous avons remises aux financeurs.

Michel RAYBAUD – Ce que j'ai remarqué, c'est que tous les scénarii qui prévoyaient la desserte de Cannes par le raccord sur Cannes ne prévoyaient pas la grande vitesse dans le centre du Var.

Il y a très peu de scénarii qui prévoient de la grande vitesse dans le centre du Var. Ils sont tous à la vitesse par utilisation de la ligne existante.

Fabien PASTOUR – C'est de la grande vitesse en combinant ligne nouvelle et ligne existante. Ce n'est pas de la ligne à grande vitesse « purement » nouvelle.

Michel RAYBAUD – En résumé, c'est le scénario le plus rapide que je souhaite, avec un scénario maillé. Je reste toujours ouvert pour la traversée de Nice. Plus l'on avance dans les réflexions, plus la traversée de Nice en tunnel sera nécessaire. Après, c'est une question de coûts. Il y a la fragilité du débit entre Saint-Augustin et le centre-ville. Vous avez dit que c'est une section où il n'y a pas de gare et où les trains pourront aller à vitesse constante, ce qui finalement fait abandonner le projet d'une gare à Magnan, qui a été souvent en pointillés. Mais comme il va y avoir le tramway entre Nice Ville et Saint-Augustin, je ne pense pas qu'une gare à Magnan soit toujours envisagée dans ce cadre.

Fabien PASTOUR – Si je comprends bien ce que vous nous dites, dans un premier temps, vous dites que le scénario qui vous plaît le plus est celui de la grande vitesse, et que s'il devait y avoir une autre étape à suivre, faire le tunnel serait intéressant après.

Michel RAYBAUD – Pas forcément. L'on parle de 2023 et de 2040. Il y aura peut-être une question de phasage dans les travaux de la ligne.

Françoise MAQUARD – Je ne fais que de l'environnement. Je le dis très franchement et je me permets de le rappeler : je trouve que les études sont insuffisantes sur ce dossier, qui va impacter énormément les sous-sols, les sols, l'urbanisation, etc. Quand j'entends parler de Magnan, je vous rappelle qu'avant, il y avait des cressonnières, et que l'on va quand même avoir quelques problèmes d'eau. L'on a trouvé un aqueduc pour les sondages, concernant la carte du sud. Je crois vraiment qu'il faut affiner les études avant de se prononcer. Je pense qu'il est encore un peu trop tôt pour choisir un scénario plutôt qu'un autre. Je vous prie de m'excuser, Monsieur, mais je ne fais que de l'environnement.

Fabien PASTOUR – Juste un point. Le niveau d'études sur l'environnement et développement durable... L'on part de la bibliographie que l'on a pu avoir, et des études qui ont déjà été faites par le Secrétariat permanent et avant le débat public. Ces études continuent et doivent nous éclairer au fur et à mesure de notre réflexion dans le choix, d'abord des scénarii puis, quand nous allons discuter des fuseaux, nous allons avoir besoin d'éléments d'explications que les environnementalistes vont nous apporter. Pour arriver jusqu'au programme définitif des travaux, en décembre 2014, là, nos études environnementales auront pu arriver à terme et nous aurons l'intégralité des connaissances nécessaires pour se positionner physiquement sur un tracé et sur un fuseau à 500 mètres. Je n'ai pas votre connaissance ni votre savoir sur l'environnement local. Je suis un technicien en général. Je pense qu'à ce niveau, pour discuter des grandes fonctionnalités du projet, l'on n'a peut-être pas besoin d'études totalement abouties sur l'environnement. L'on a un certain nombre d'éléments qui nous permettent déjà de nous positionner sur un certain nombre de choses. Clairement, l'on a trois ans et demi pour arriver au bout des études et au bout de la réflexion sur le tracé.

Françoise MAQUARD – L'on vient de parler de l'est. Excusez-moi, mais je connais cela depuis vingt ans mais je fais cela depuis vingt ans. C'est cela, le bénévolat, aussi. Je connais beaucoup le dossier. Je pense que sur Nice, il faut affiner. L'on peut tout faire, comme Monsieur vient de vous le dire, mais il y a un coût. Je demanderai aussi, parce que je n'en ai pas encore parlé, si quand on fait passer les tunneliers, il y a des constructions ou autres, pour rappeler par exemple les problèmes du tunnel routier de Toulon, avec les fissures. Nous avons eu des fissures sur Eze puisqu'il a fallu détruire 12 maisons après. J'aimerais bien que l'on pense aussi à ce genre humain. Je sais que cela ne rentre pas souvent mais pour nous c'est impératif.

Fabien PASTOUR – Juste un point : Toulon, c'est un tunnel qui a été percé par des méthodes traditionnelles (percement au forage et aux explosifs). Dans notre zone, comme l'a dit Joël, nous

avons de très fortes chances d'être en tunneliers. Ces problématiques d'affaissement peuvent se rencontrer en tunnelier mais c'est extrêmement rare, à la différence des tunnels percés à l'explosif ou par forage, qui eux, peuvent générer ce type d'effondrement. Quand vous percez avec un tunnelier, au moment où vous allez percer, vous allez mettre toute la structure autour qui fait que le terrain ne s'affaisse pas. Si vous avez ce type de percement, vous pouvez donc vous affranchir, pas intégralement, mais très largement, de ce type de problématique.

Françoise MAQUARD – Tout à fait. Ce fameux tunnel de l'A500, que tout le monde connaît par ses embouteillages journaliers, c'était vraiment des explosifs, mais après, il a fallu exproprier des gens. Et puis je voudrais vous dire, il y a quelque chose qui a énormément traumatisé, j'en sais quelque chose : ils ont été expropriés au prix des Domaines et inutile de vous dire qu'après, ils ne se sont pas relogés de la même manière. Il y a donc un coût humain, des drames humains – parce qu'il y en a eu, croyez-moi, je le sais – et j'aimerais bien que l'on ne recommence pas parce que l'on a beaucoup de mal pour aider les personnes après. Je sais que cela n'a rien à voir mais j'aime bien en parler avant parce que l'on a vécu beaucoup trop de drames et que ce n'est pas recevable. Je sais que cela ne rentre pas dans vos problématiques mais je le dis aujourd'hui pour que cela se sache. C'est tout. Merci.

Candice SOTTAS – Je viens en tant que simple citoyenne. Je n'ai pas encore de préférence véritablement établie sur le scénario mais par contre, j'ai quelques interrogations et quelques doutes, notamment sur ces fameuses quatre heures qui permettraient de relier Nice à Paris. Je me demande si ce n'est pas purement et simplement de la communication. Je m'interroge sur l'intérêt réel en matière économique. J'ai fait mes études en Bretagne et quand je terminais mes études, l'on parlait déjà de la ligne Paris Rennes qui s'achevait à Brest ou à Quimper – ce devait être prévu à l'horizon 2014. Du côté quimpérois, l'on vantait les mérites de la LGV en disant : « *Quimper à 3 heures 30 de Paris, mais c'est merveilleux ! Tous les Parisiens vont se jeter dans le train pour faire leurs séminaires à Quimper !* » Je crois qu'il y a quelque chose qui est de l'ordre de la communication et peut-être du rêve.

J'ai tout de même une préférence pour un scénario qui serait plutôt maillé et qui permettrait de désengorger un peu les grands axes de circulation, notamment les pénétrantes le long du littoral, par exemple entre Nice et Sophia Antipolis et entre Sophia Antipolis et Antibes. Je voudrais aussi souligner l'importance de l'intermodalité. Je vois que c'est une thématique qui est assez évoquée.

Gérard WEIL – Il y a une huitaine de jours, l'on a discuté des scénarii avec notre association et l'on est plutôt favorable au scénario n°2 (le scénario le plus rapide) mais en le combinant, en fonction des besoins, avec le scénario n°4 (le scénario du maillage), avec l'importance de la liaison qui a déjà été soulignée entre la gare Ouest Alpes-Maritimes et Cannes et aussi la liaison avec les Chemins de Fer de Provence, que ce soit au niveau de Nice Aéroport avec Nice Ville, de la liaison avec le tram et aussi la ligne de Breil. Le train va aussi en Italie par Tende, même si de nos jours, l'opérateur SNCF ne semble plus s'en préoccuper.

Pour la partie qui concerne Nice, dans le bouquin que vous nous avez remis, cela semble assez léger par rapport à tout ce que l'on peut voir sur Toulon, et cela donne un peu l'impression que la prolongation de la LGV vers l'Italie a été rajoutée à la va-vite et que l'on s'attendait plutôt à un terminus à Nice Aéroport et puis c'est tout. Cela pose des questions, en particulier cette liaison entre Nice Aéroport et Nice Ville. C'est très joli, la domestication dont vous parlez. Je suis sûr qu'en faisant une simulation par ordinateur, cela donnerait quelque chose de très joli, mais dans la réalité, un train qui plante à 9 heures 30, même en banalisation, cela ne fait qu'une voie qui peut être utilisée dans les deux sens, et cela plante tout. Le problème du coût se pose mais le passage en souterrain pour Nice peut être quelque chose d'intéressant. Le problème est bien entendu celui du coût, essentiellement. Voilà pour les points essentiels que je voulais souligner.

Daniel CAROTENUTO – Mon copain qui a parlé avant moi a tout dit. Nous sommes d'accord là-dessus. J'adhère entièrement à ce qu'il vient de dire. D'ailleurs, je veux rappeler le titre en : en ce qui concerne la traversée de Nice, vous mettez bien qu'une traversée en surface est possible

grâce à une domestication, et que la deuxième possibilité est une traversée en tunnel qui permettrait de fiabiliser le système. Or lors de votre première intervention la fois dernière, vous avez bien dit que la fragilité de la ligne dans la région PACA était due au fait qu'il n'y avait que deux voies et qu'en cas de problème, il y avait vraiment un danger de bloquer une région entière de transports. Si ce projet se concrétise uniquement avec deux voies entre Nice Saint-Augustin et Nice Ville, vous allez tomber dans un piège très important : en cas de panne, de pépin, d'éboulement, vous allez bloquer entièrement toute la relation de cet arc méditerranéen. Il n'y aura rien d'autre. Voilà ce que je voulais dire. Je ne conçois pas une ligne à grande vitesse avec un tronçon de 6 kilomètres qui ne concerne que deux voies, où l'on fera aussi passer des TER, des Teoz, peut-être des marchandises, et des TGV bien sûr.

Ma préférence est toujours le scénario n°2, que j'avais évoqué la dernière fois, en lui ajoutant bien entendu le raccordement à Cannes Centre sur la ligne nouvelle, et bien entendu ces tunnels entre Nice Saint-Augustin et Nice Ville. Voilà. Je vous remercie.

Germain NALINO – En 2001, nous avons justement effectué un colloque sur Nice-Paris en LGV. Evidemment, c'était un tracé rapide via Aix. L'on devait rejoindre Paris en moins de 3 heures, tellement on était conquérants ! Evidemment, pour nous, il faut faire le choix de la vitesse, mais il faut aussi faire le choix des raccordements avec les TER, parce qu'il faut aussi aménager le territoire. Cette gare Ouest, il faut qu'elle existe quelque part pour raccorder au réseau de TER, et il faut que Cannes et Antibes reçoivent aussi leur part d'arrêts de TGV, tel que cela a été proposé lors de vos présentations.

Néanmoins, il faudrait aussi prendre en considération le développement de l'OIN. C'est peut-être la zone la plus polluée du département. Il y a un nombre de véhicules important. C'est une concentration de véhicules inacceptable pour le Département. Des voies routières vont se construire dans l'OIN. Ces voies vont amener encore plus de véhicules sur les routes du littoral. Je pense qu'il devrait y avoir une réflexion de la part de RFF pour faire des propositions, ou éventuellement de la CANCA. Il faudrait faire des propositions qui permettraient la desserte de l'OIN à travers aussi la gare de Saint-Augustin. La gare de Saint-Augustin, c'est RFF qui va la construire, et desservir l'OIN sur les deux rives du Var permettrait de desservir la zone industrielle de Carros mais aussi tous les villages environnants, par l'intermédiaire de deux ou trois gares qui pourraient être des pôles modaux avec des parkings, etc., autant sur la rive droite que sur la rive gauche.

Le deuxième point concerne le raccordement avec Nice... Nous avons une autre façon de voir les choses : pourquoi ne pas faire deux voies en surface et prolonger la voie routière en tunnel ? Il faut rendre à Paul ce qui appartient à Paul. Il serait donc logique que la Ville de Nice prenne en considération en totalité le projet de la LGV et de ce fait, rende les terrains à la SNCF et construise une voie routière sous tunnel, comme elle l'a fait sur le Paillon, exactement dans les mêmes conditions. Pour la suite, ce n'était pas prévu dans nos plans, c'est survenu en cours de route et nous n'avons donc pas de projet immédiat. Il faut les étudier. Vous ne les avez pas suffisamment étudiés pour que l'on puisse avoir une idée précise. Vous avez fait un aperçu. Ce n'est pas suffisant pour nous, donc peut-être pour plus tard.

Pascal NICOLETTI – Pour le compte de la CCI, nous confirmons ce que nous disons à chaque réunion. Aujourd'hui, bien évidemment, le projet le plus rapide nous paraît le plus intéressant, au bémol près que l'on n'est absolument pas opposé à une stratégie de maillage sur le 06, et de prendre un morceau du scénario 4 le cas échéant à condition qu'il soit bien réfléchi économiquement et que l'on pense que la solution est plus une solution de proposition commerciale plutôt que d'infrastructure (sans aucun *a priori*). Notre souhait surtout est que nos amis de l'ouest du département arrivent à se mettre d'accord sur le positionnement d'une gare Ouest Alpes-Maritimes la plus utile possible et la moins gênante. L'on peut l'espérer car ce sera un élément de développement essentiel, et espérons aussi que nos amis Varois et notamment

Toulonnais arrivent à trouver une solution qui leur convienne et qui ne soit pas pénalisante par rapport aux objectifs de vitesse et de réalisation.

4 SYNTHÈSE DES AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL

Laurence GONTARD – L'on va essayer de faire ensemble une synthèse de vos avis que l'on présentera telle quelle au Comité territorial. J'ai noté que le groupe souhaitait qu'une étude du raccordement des Chemins de Fer de Provence soit faite. Est-ce que je peux l'écrire ?

Germain NALINO – Au pôle multimodal, sinon ce n'est pas intéressant !

Laurence GONTARD – J'ai noté également que vous aviez mis en avant deux critères, qui étaient les critères de vitesse et de maillage, notamment sur Cannes. Est-ce que c'est quelque chose qui est partagé par tout le monde ? En ajoutant que le critère de vitesse devait être toujours regardé au rapport de son coût.

Françoise MAQUARD – Bien entendu.

Alain ROLLAND – Certes, il est intéressant d'avoir une desserte à l'ouest de Cannes. Par contre, ce schéma a un problème : c'est le problème de la desserte de l'est du Var (la zone de Saint-Raphaël et Fréjus). La différence entre les trois premiers scénarii et le dernier, c'est que le TGV qui emprunterait cette bretelle ne desservirait plus l'est du Var, c'est-à-dire que ce schéma apporte un maillage plus important dans les Alpes-Maritimes, mais en revanche, il réduit la desserte de l'est du Var. Le deuxième problème, c'est qu'il va coûter plus cher.

Pascal NICOLETTI – C'est pour cela que la CCI pense que la réponse est prioritairement commerciale. Elle est aussi liée à l'urbanisation et au positionnement d'une gare Ouest. Si l'on met une vraie offre commerciale sur Cannes, plus une vraie gare Ouest Alpes-Maritimes, la zone sera globalement irriguée avec un vrai potentiel de desserte.

Fabien PASTOUR – Par contre, l'on prend le risque de contrarier nos copains du Var !

Pascal NICOLETTI – Nous restons favorables à ce que cela passe par Saint-Raphaël...

Laurence GONTARD – Plutôt que le terme de « maillage », l'on pourrait donc plutôt exprimer la notion de desserte suffisante de Cannes. Le groupe n'a parlé que de maillage.

Alain ROLLAND – C'est d'ailleurs ce que la Ville de Cannes a exprimé.

Pascal NICOLETTI – Ils parlent surtout des problématiques de congrès exceptionnels. C'est une réponse qui pourrait venir par l'offre ponctuelle et il ne faudrait pas que certains scénarii d'aménagement coupent définitivement certaines possibilités d'utilisation qui pénaliseraient l'est du Var.

Fabien PASTOUR – Quand l'on parlait des demandes particulières, c'est vraiment la notion de desserte journalière de Cannes qui est posée. Dans le cas où l'on n'aurait pas de ligne de LGV qui arriverait à Cannes, quelle est l'offre de service qui pourrait répondre à l'objectif de 300 événements à Cannes ? Ils n'ont pas forcément besoin d'arriver en heure de pointe, les congressistes. Ils peuvent aussi arriver dans la matinée ou dans l'après-midi, après les heures de pointe. La réponse que nous ont donnée les bureaux d'études de prospective et d'exploitation est qu'en gros, la seule limite qu'ils voient en heures creuses pour le nombre de trains qui iraient sur Cannes, c'est la capacité de Paris-Lyon-Marseille à dégager ces trains. L'on pourrait facilement mettre quatre trains à grande vitesse par heure sur Cannes par sens en dehors de la pointe. Les Cannois n'ont pas forcément besoin d'une desserte à grande vitesse directement au centre de Cannes, pour un gain de temps qui reviendrait très cher au prix du kilomètre.

Alain RIBIERE – Ce qui semble faire consensus, c'est qu'il ne faut pas se bloquer des solutions. L'on raisonne à 2040. C'est très loin mais en réalité, la structure restera en place en 2060 ou 2070. Il ne faut pas que ce que l'on va construire empêche des possibilités que l'on n'imagine peut-être pas maintenant. Il faut que cela reste le plus ouvert possible. C'est pour cela que l'on parle de maillage au sens large. Si l'on avait une ligne entièrement nouvelle qui ne se raccordait nulle part... Il ne faut pas se couper des possibilités d'exploitation future. L'on raisonne avec la SNCF mais déjà, le mois prochain, elle ne sera déjà plus toute seule : Veolia va faire circuler des trains entre Paris et Venise.

Fabien PASTOUR – C'est UN train

Alain RIBIERE – Oui, mais si l'on nous avait dit cela en 1970 ou 1980...

Laurence GONTARD – Est-ce que l'on peut écrire que le critère du maillage, au sens où il permet l'évolutivité du système ferroviaire, est souhaité par le groupe ?

Michel RAYBAUD – L'on peut parler de combinaison.

Pascal NICOLETTI – De desserte.

Germain NALINO – C'est limitatif !

Pascal NICOLETTI – Le but, c'est bien de desservir des zones !

Françoise MAQUARD – Desserte évolutive.

Pascal NICOLETTI – Le but, c'est quand même de desservir...

Daniel CAROTENUTO – Quelle est la différence de temps de parcours que ferait un TGV à partir de la gare d'Est Var, en passant par la côte et desservant Saint-Raphaël, par rapport à un TGV qui débrancherait à Cannes ?

Fabien PASTOUR – J'ai fait les calculs. Ils sont dans mon cahier. Le gain que permet la bifurcation à l'ouest des Alpes-Maritimes sur des trains directs – c'est-à-dire des trains directs tout au long du parcours, même si des Paris-Cannes directs, l'on n'en aura pas – est de 15 à 16 minutes, voire 17 minutes dans le meilleur des cas, sur le trajet Paris-Cannes. Si l'on faisait du Paris-Cannes direct en ligne classique, ce serait 4h09 ou 4h10 et via la bifurcation, c'est 3h52 ou 3h53, voire 3h54. Je ne sais pas exactement, cela dépend des vitesses. En gros, l'on gagne un quart d'heure.

Germain NALINO – C'est donc toujours acceptable dans le sens où si les gens prennent l'avion, ils mettront autant de temps.

Pascal NICOLETTI – La vraie problématique est plutôt située dans l'impact du tracé des métropoles et du risque qu'il y a à traverser les autres métropoles. Une fois que la gare Ouest Alpes-Maritimes a été actée ainsi que l'intermodalité à Nice Saint-Augustin, le reste est à la marge.

Fabien PASTOUR – Je pense que vous avez raison. Imaginons que nous ne soyons pas dans le scénario des Métropoles du Sud mais dans un scénario de Côte d'Azur. A partir du moment où vous franchissez la limite du département, c'est pareil. Ce qui se passe à l'ouest est lié à Métropoles du Sud, mais pour les Alpes Maritimes, c'est pareil.

Pascal NICOLETTI – Il faut se poser la question : faut-il mettre un milliard pour avoir un débranchement en voie nouvelle, dont l'on ne sait toujours pas d'ailleurs s'il arriverait sur La Bocca ou sur Cannes Centre, pour quelques minutes, si ce milliard peut être mieux utilisé à intégrer des tunnels et quelques gares ?

Fabien PASTOUR – Ce milliard, ce sont des fonds publics. L'on peut très bien imaginer l'utiliser pour faire cette bifurcation ou faire un bout de tramway.

Pascal NICOLETTI – Ou pour une meilleure intégration environnementale. Les gens se posaient des questions sur la gare Ouest et sur son intégration.

Fabien PASTOUR – Je vous donne ces informations, ce n'est pas la position de RFF. Nous ne penchons pas particulièrement pour un scénario plutôt qu'un autre. Un tramway comme celui de Nice, c'est 500 millions d'euros. C'est vrai qu'avec un milliard d'euros, l'on peut faire pas mal de choses.

Germain NALINO – Et un débranchement en amont de l'Estérel avant d'arriver sur Cannes ?

Fabien PASTOUR – En gros, c'est le raccordement.

Christian COLLET – Il y a un risque que la SNCF passe par la voie classique.

Fabien PASTOUR – Monsieur propose un raccordement plus ou moins loin...

Laurence GONTARD – A l'ouest de la Bocca.

Michel RAYBAUD – Je pense qu'il pensait faire arriver les TGV pour Cannes par Saint-Raphaël et la ligne actuelle, qui est peut-être un peu moins chargée : la corniche entre Cannes et Saint-Raphaël est moins chargée en trafic de banlieue qu'entre Cannes et Nice.

Je rejoins ce que disait également Monsieur Nicoletti en matière d'intermodalité. L'on parle de la gare d'Ouest Alpes-Maritimes, l'on parle de la gare de Nice Saint-Augustin, mais ce qui compte, c'est l'accès à ces gares. J'imagine mal pour ma part les Cannois prendre d'abord le train Cannes-Grasse pour changer de train à la gare Ouest Alpes-Maritimes. Soit ils aimeraient pouvoir prendre directement le TGV à Cannes Centre, pour ensuite rejoindre la ligne nouvelle par le raccordement ou alors diverses solutions sont possibles comme passer par Saint-Raphaël.

Pour ce qui concerne la gare de Nice Ville, il est acquis que beaucoup de voyageurs continueront à y prendre le TGV. Dans la mesure où l'on aurait des schémas horaires où des TGV ne s'arrêteraient pas à Nice Ville, il faut bien avoir en tête l'idée de la desserte de la gare multimodale de Saint-Augustin, qui est une desserte rapide. Entre le centre-ville et la gare Saint-Augustin, même par le tramway, l'on parle d'une durée de 25 minutes entre le port et Saint-Augustin. Ce n'est pas vraiment un système intéressant pour quelqu'un qui veut voyager à Paris ou Barcelone avec des valises.

Laurence GONTARD – Est-ce que l'on pourrait écrire que le groupe souhaite que la desserte de Cannes et de Nice Ville soit optimisée ?

Germain NALINO – Il faut conserver la voie littorale. C'est une obligation pour notre département, si l'on veut désenclaver nos routes. Il faut que l'on soit clair.

Laurence GONTARD – Allons-y, soyons clairs.

Germain NALINO – Il faut deux voies nouvelles !

Laurence GONTARD – C'est un autre sujet ! Ce n'est pas pareil. C'est un autre point.

Fabien PASTOUR – Pour une fois que c'est moi qui ne suis pas clair !

Alain RIBIERE – L'on ne peut pas ne pas être d'accord sur le fait que ce soit optimisé au sens large. C'est tellement consensuel...

Germain NALINO – Cela ne veut rien dire. Avec les voies banalisées, c'est optimisé ! C'est exactement ce que l'on nous propose mais cela ne peut pas cadrer !

Laurence GONTARD – L'on reviendra là-dessus plus tard...

Vous avez été nombreux à parler du critère de la vitesse. Est-ce que l'on peut noter que ce critère de vitesse est important pour le groupe (relativement au prix) ?

Alain RIBIERE – Cela fait beaucoup moins consensus que la desserte, le maillage, etc.

Pascal NICOLETTI – Pour moi, la vitesse faisait consensus à l'éclairage près que selon qu'il s'agit ou non d'une gare d'arrêt, il y a une stratégie économique de tunnel.

Alain RIBIERE – Tout le monde est d'accord sur le fait que l'on raisonne sur du train à grande vitesse.

Laurence GONTARD – Justement non ! Dans certains groupes, l'on n'a pas réussi à avoir un consensus sur la notion de ligne à grande vitesse. Peut-être que le nôtre est d'accord sur le besoin de la ligne à grande vitesse.

Alain RIBIERE – Là-dessus, oui.

Fabien PASTOUR – Il y a eu un débat public en 2005.

Alain RIBIERE – Apparemment, à Marseille, ils ont demandé un scénario 0.

Fabien PASTOUR – C'est pour comparer. Ils l'ont demandé mais on doit le faire de toute façon.

Françoise MAQUARD – La grande vitesse, cela dépend des secteurs. Vous ne pouvez pas aller à 300 kilomètres à l'heure partout.

Pascal NICOLETTI – Sous réserve des contraintes techniques...

Daniel CAROTENUTO – Je voudrais rebondir sur cette notion de grande vitesse. J'ai entendu tout à l'heure que pour les Italiens, c'était 200 kilomètres à l'heure, et que pour nous c'était plutôt 270 ou 300. Lorsque je fais les calculs, Marseille-Nice, en gros, cela fera 200 kilomètres. En une heure ! Je suis d'accord pour une heure. L'on pourra très difficilement faire mieux.

Fabien PASTOUR – Si vous regardez les trains directs, dans les fiches, vous verrez qu'une heure, c'est une moyenne. Certains trains vont beaucoup plus vite.

Alain ROLLAND – Il y a des zones qui seront lentes.

Daniel CAROTENUTO – Une heure, il faut ajouter les arrêts.

Fabien PASTOUR – Je prends une fiche au hasard.

Daniel CAROTENUTO – Je crois qu'il ne faut pas aller au-dessus d'une heure.

Fabien PASTOUR – Le scénario B passe par Toulon en souterrain – ce n'est pas forcément le plus rapide. Sans arrêt : 59 minutes : avec trois ou quatre arrêts : 1 heure 20. J'en prends un autre : 54 minutes et 1 heure 10. Vous avez 1 heure 04, 57 minutes, 51 minutes (c'est le plus rapide).

Alain ROLLAND – Est-ce que c'est le 2 ?

Fabien PASTOUR – Je crois que cela doit être le 2.

Pascal NICOLETTI – Il ne faut pas oublier que quand l'on parle de quatre heures pour Nice-Paris, c'est sans arrêt, sur la ligne la plus directe, et que dès que l'on entre dans des stratégies d'arrêt, l'on explose complètement. Quand l'on défend le fait d'être le plus proche du scénario 2 (le plus proche de la vraie grande vitesse) et que l'on demande une optimisation de desserte des Alpes-Maritimes, ce n'est pas forcément la construction de lignes nouvelles à Cannes qui pourrait l'amener.

Fabien PASTOUR – Si je fais du direct Paris-Marseille, cela fait trois heures. Avec un arrêt à Aix TGV et Avignon TGV, c'est 3 heures 13. L'on passe de 3 heures à 3 heures 13. En gros, deux arrêts, cela fait 13 minutes. Vous avez un direct par heure et un certain nombre de semi-directs. La capacité de Nice Ville ou Nice Aéroport à remplir des directs n'est pas forcément là.

Christian COLLET – A 3 heures 30, l'on avait un report de 900 000 voyageurs. Là, avec une demi-heure de plus – très optimisé, puisque c'est un direct – combien aurons-nous ?

Laurence GONTARD – Ils parlaient de 900 000.

Michel RAYBAUD – La notion d'arrêt en gare n'est pas forcément incompatible avec la grande vitesse lorsque l'on regarde le tracé : ce sont uniquement les gares de départ ou de fin de ligne qui sont desservies. Sur la ligne Paris-Marseille, la première gare, c'est Avignon. La personne qui descend à Avignon ne perd rien. Là, dans le cadre d'une liaison Nice-Paris, la première gare desservie serait peut-être Les Arcs ou Saint-Raphaël. Tous les trains ne s'arrêtent pas dans les mêmes gares.

En second lieu, pour la question de grande vitesse, je rappellerai – l'on a parlé des tunnels, et il y aura à peu près 90 kilomètres de tunnel entre Nice et Marseille – que la vitesse dans le tunnel sous la Manche, c'est 160 kilomètres à l'heure. C'est considéré comme de la grande vitesse. C'est vrai que le tunnel sous la Manche est spécifique. Je n'imagine pas que l'on réduise à 160 dans chaque tunnel entre Nice et Marseille.

Fabien PASTOUR – L'on peut aller à 300. C'est un tunnel particulier.

Laurence GONTARD – J'ai noté que vous aviez été nombreux à proposer la solution – liée d'ailleurs au scénario 2 – de traversée de Nice en tunnel. Est-ce que c'est quelque chose que l'on peut écrire, si tant est que cette traversée ne plomberait pas financièrement le projet ?

Françoise MAQUARD – Sous Nice, il y a le Paillon.

Michel RAYBAUD – Il semble que la réalisation d'un tunnel sous Nice soit indispensable à terme mais je ne vois pas de tunnel qui passe sous Nice dans le cadre de l'inauguration en 2023. Il faudra peut-être l'envisager à plus long terme.

Alain ROLLAND – Je pense que pour l'instant, il ne faut pas rentrer dans le phasage.

Laurence GONTARD – Est-ce que l'on peut écrire quelque chose sur cette traversée de Nice ?

Françoise MAQUARD – Je suis réservée sur le plan environnemental.

Pascal NICOLETTI – Je crois qu'il y a une forme de scepticisme, liée au fait que ne garder que les deux voies cadencées risquerait de créer des problèmes. L'amélioration la plus probable, c'est de récupérer les terrains perdus, mais le plus facile, c'est de récupérer du terrain libre, c'est le sous-sol.

Fabien PASTOUR – Actuellement, l'on n'a qu'une seule ligne, avec deux voies la plupart du temps. Dès qu'il y a un problème entre Mandelieu et Vintimille... La ligne à deux voies n'est pas bien équipée pour pallier un problème. L'on parle de Mandelieu-Vintimille, ce qui fait une distance importante. Déjà, la ligne classique n'est pas domestiquée : tous les trains ne circulent pas à la même vitesse, et cela amplifie le moindre problème. Sur un tronçon de ligne qui fait entre 5 et 6 kilomètres avec des aménagements de la signalisation et des connexions pour passer d'une voie à l'autre si c'est nécessaire... Ce principe de domestication est déjà appliqué en Suisse. Ils font cela sur 20 à 25 kilomètres sans grande difficulté, alors que là, l'on est sur 5 kilomètres. De notre point de vue, avec une installation qui est fiabilisée par des travaux d'amélioration de la signalisation, des bifurcations, et une capacité de ligne supérieure à ce qu'elle est actuellement, cela ne nous paraît pas une solution hasardeuse ou dangereuse. C'est le point de vue du maître d'ouvrage et c'est pour cela que nous l'avons proposé. Cela permet aussi d'éviter de rajouter des voies dans Nice en surface et c'était une alternative au passage souterrain sous Nice avec une gare souterraine à Nice. J'entends que vous êtes sceptiques sur l'utilisation de ces quelque 5 kilomètres de voies. Cela se fait.

Laurence GONTARD – Est-ce que l'on note que le groupe est réticent pour la traversée de Nice sur les deux voies actuelles ?

Pascal NICOLETTI – Non. L'on peut prendre acte et espérer qu'il puisse y avoir à terme un financement complémentaire.

Germain NALINO – Est-ce que l'on ne peut pas dire qu'il faut deux voies pour entrer sur Nice ? Ce n'est pas compliqué. Deux voies supplémentaires pour entrer à Nice. Nous avons un goulet. Nous avons la deuxième banlieue de France après Paris. Nous avons des TER qui vont circuler à dix minutes. Je ne sais pas comment l'on va faire avec les TGV vont venir s'entasser à Saint-Augustin, avec les autres trains et tout. Ce n'est pas faisable.

Alain RIBIERE – La réticence sur les deux voies, cela voudrait dire que l'on ne tiendrait plus à ce que la gare de Nice Ville soit exploitée.

Pascal NICOLETTI – L'on souhaite que ce soit amélioré.

Alain RIBIERE – L'on souhaite que ce soit amélioré. Si l'on note simplement que l'on est réticent pour l'entrée de Nice sur les deux voies, cela veut quasiment dire que l'on est favorable à reporter le terminus de Nice à Saint-Augustin, ce qui n'est pas le cas.

Fabien PASTOUR – Cela voudrait dire changer la vocation de Nice Aéroport. Déplacer les terminus de TGV voudrait dire que Nice Aéroport deviendrait une gare encore plus grande.

Alain RIBIERE – Le fait d'indiquer que nous sommes réticents à l'entrée de Nice sur les deux voies donnerait à penser que nous serions défavorables à la desserte de Nice Ville. Je ne pense pas que cela fasse l'objet d'un consensus. Au contraire, ce que dit Germain, c'est qu'il faudrait entrer dans Nice correctement.

Alain ROLLAND – Serait-il possible d'avoir l'exposé d'un expert sur l'exploitation domestiquée ?

Fabien PASTOUR – Oui, l'on peut faire venir un expert en capacités.

Alain RIBIERE – L'on n'a pas parlé de la façon dont on ressortait de Nice. C'est un peu lié, quand même...

Laurence GONTARD – Je n'ai pas avancé dans ma rédaction. Vous ne dites pas tous la même chose.

Germain NALINO – Tout le monde est d'accord sur le principe. Ecrivez-le, c'est tout ce que l'on vous demande.

Laurence GONTARD – Dans les dernières minutes, j'ai noté que le groupe souhaitait l'amélioration des dessertes de Cannes et de Nice Ville.

Germain NALINO – C'est nécessaire. Marquez simplement « deux voies ». L'on veut améliorer le système.

Laurence GONTARD – Il n'y a que vous qui demandez deux voies supplémentaires. Je n'ai entendu personne d'autre le dire !

Pascal NICOLETTI – Si l'on reprend ce qui a été demandé, d'un côté, nous voudrions une explication sur la façon dont le cadencement peut fonctionner. J'ai dit que la réponse était commerciale. Il ne s'agit pas d'améliorer mais de donner une explication sur la manière de desservir Cannes Centre et Nice Ville, d'un côté par une réponse commerciale, de l'autre côté par une réponse peut-être technique, sur le cadencement, pour que l'on ait le maximum de réflexion. Ce que disent nos amis peut aller en sus de ces explications. En fonction de la validité économique du projet, créer de la voie complémentaire, cela peut être mis en élément complémentaire. La vraie difficulté, c'est qu'il n'y ait plus d'ambiguïté pour nos amis Cannois sur la façon dont Cannes pourrait être desservie – l'on sait que la réponse n'est pas que structurelle ; elle peut aussi être commerciale... A Nice, elle est peut-être un peu plus technique, parce que l'on a des doutes sur la façon dont le cadencement pourrait fonctionner. Il faudrait peut-être lever les doutes là-dessus.

Michel RAYBAUD – Lorsque l'on dit qu'un tunnel est souhaitable, cela équivaut également à dire qu'il faut deux voies supplémentaires. De toute façon, pour la réalisation du tunnel sous Nice, tout

dépend de la sortie du tunnel. Si c'est à Saint-Roch, et que vous faites un tracé par le centre, ce sera beaucoup plus long. Si vous le faites passer au nord de la voie ferrée, cela prend une tangente et le tunnel sera plus court. Après, il faudra voir après comment il se branche en direction de Monaco.

Laurence GONTARD – Tout à l'heure, je vous ai proposé d'écrire que le groupe souhaitait une traversée de Nice en tunnel et vous m'avez dit non !

Françoise MAQUARD – Nous n'avons pas dit cela du tout.

Alain RIBIERE – Nous n'avons pas assez débattu de cela.

Pascal NICOLETTI – C'est trop réducteur.

Alain RIBIERE – Cela ne veut pas dire grand chose. Est-ce que l'on se contente de passer sous Nice en tunnel, ce qui veut dire que l'on ne s'arrête plus à la gare de Nice Ville ? C'est complètement différent.

Laurence GONTARD – Le groupe demande donc une traversée de Nice...

Alain RIBIERE – Non. L'on n'a pas débattu cette fois-ci de la façon de traverser Nice et d'en ressortir. Le tunnel, c'est très abstrait, si l'on ne débat pas d'où il entre et où il sort. Est-ce que c'est un tunnel LGV ou est-ce que c'est simplement pour trouver un emplacement où faire les deux voies qui nous manquent ? Après tout, cela peut être cela : les trains pourraient aller à la même vitesse que sur les voies aériennes et simplement parce que l'on ne peut pas en mettre deux dessus, l'on en mettrait deux dessous. Ou alors l'on en mettrait deux au-dessus de la voie rapide ! Est-ce que c'est un tunnel pour mettre deux voies de plus jusqu'à la gare de Nice Ville ou est-ce que c'est un tunnel qui passe sous Nice et qui ne s'arrête plus entre Nice Aéroport et je ne sais pas où ? Ce n'est plus du tout la même chose.

Fabien PASTOUR – Le tunnel sous Nice, s'il part de quelque part, c'est de l'ouest du Var. Il ne peut certainement pas arriver à la gare de Nice car il faudrait une tête de tunnel près de Nice Thiers. Vous pouvez essayer, mais je n'ai pas envie ! Je n'ai pas envie de détruire la moitié de la ville ! S'il y a un tunnel sous Nice, c'est pour passer sous Nice sans s'arrêter. Soit nous aurons des trains qui partiront vers l'est, soit nous aurons des trains qui vont débrancher et entrer dans un système de domestication.

Daniel CAROTENUTO – Je crois que c'est la solution. Pourquoi demander à tous les TGV de passer à Nice Ville ?

Laurence GONTARD – C'est exactement comme pour Cannes.

Pascal NICOLETTI – A Lille, vous avez deux gares à cinq kilomètres l'une de l'autre, l'une qui a été faite essentiellement pour se connecter avec l'Angleterre et l'autre en desserte de base.

Germain NALINO – Dans le principe, ce serait la même desserte que pour Cannes et Antibes.

Laurence GONTARD – Exactement. Est-ce que l'on noterait que le groupe privilégie, en l'état actuel des connaissances, le scénario 2 ?

Germain NALINO – Oui.

Françoise MAQUARD – Comment passez-vous le Paillon, aussi ? Lisez le contrat de rivière, et vous me direz !

Laurence GONTARD – Est-ce que l'on peut dire qu'en l'état des connaissances et particulièrement des contraintes environnementales, l'on préférerait le scénario 2 ?

Françoise MAQUARD – Oui, je veux bien. Vous pouvez étudier le contrat de rivière du Paillon. Les bureaux d'études ont beaucoup travaillé dessus.

Laurence GONTARD – Est-ce que quelqu'un souhaite que l'on ajoute quelque chose ?

5 RECUEIL DES OBSERVATIONS SUR LES DOCUMENTS EMIS

Fabien PASTOUR – La dernière fois, l'on vous a remis les documents, et je vous avais demandé de travailler en connexion pour les relire. Pour notre part, nous avons relevé des petites coquilles pages 92 et 93, qui vont être corrigées. C'est déjà prévu. Est-ce que vous avez des demandes de correction ? Par exemple, sur Sophia, ils nous ont demandé de compléter, parce que c'était un peu « light ».

Françoise MAQUARD – Le SCOT prévoit déjà un transport en commun en site propre.

Fabien PASTOUR – C'est pour cela qu'ils nous ont demandé de compléter cette partie.

Laurence GONTARD – Quelqu'un nous avait demandé de compléter le chapitre sur Nice aussi.

Fabien PASTOUR – C'est Monsieur Raybaud.

Daniel CAROTENUTO – Il est vrai que sur Nice, c'est succinct. Il faudra étoffer un peu cette traversée de Nice.

Gérard WEIL – Si l'on compare à Toulon, l'on se sent frustrés !

Françoise MAQUARD – Je pense qu'il faut y mettre beaucoup d'attention à la zone est. Le BRGM a des cartes et tout ce qu'il faut.

Véronique GORIN – Au niveau du PPRI, l'on pourrait peut-être parler du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble. Il existe une réglementation particulière : c'est l'aménageur qui a en charge la réalisation d'une modélisation PPRI sur l'inondabilité. Je vous donnerai la formulation exacte. Je vous l'enverrai.

Fabien PASTOUR – C'est page 117.

Françoise MAQUARD – J'ai parlé du problème des zones de captage, puisque toute la ville de Nice est alimentée par des captages dans le delta du Var.

Fabien PASTOUR – L'EPA nous a transmis tous les documents.

Véronique GORIN – Notamment à proximité de la zone de captage des Salles.

Fabien PASTOUR – Dans notre collaboration, ils nous ont donné tout cela.

Françoise MAQUARD – La zone ZIFO reste actée pour l'implantation éventuelle de votre viaduc. Un incendie l'a détruite l'année dernière. C'est un Natura 2000 pour les oiseaux de passage et les oiseaux fixes. Elle reste valable.

Fabien PASTOUR – Tu vérifieras cela, Noëlle ?

Laurence GONTARD – Sous réserve de ces trois ajouts sur Nice, sur les enjeux environnementaux et sur le PPRI, validez-vous le document ? Oui ?

Michel RAYBAUD – Je me suis surtout attardé sur la partie des Alpes-Maritimes, mais j'ai souvent eu l'impression de lire la même chose !

Alain RIBIERE – Ils le disent d'ailleurs, c'est dans l'introduction. C'est revendiqué ! Chaque cahier étant indépendant, il y aura des répétitions. Ce n'est peut-être pas gênant.

Fabien PASTOUR – Ce n'est pas un copier-coller, je vous rassure. J'ai relu le document aussi.

Laurence GONTARD – La construction est exactement la même sur chaque territoire.

Fabien PASTOUR – Je pense que c'est bon pour tout le monde sur ce document. Sur les atlas, avez-vous eu le temps de les parcourir ? Pensez-vous que les atlas sont incomplets ?

Gérard WEIL – Ils ne sont pas d'une très grande lisibilité. La transparence est meilleure sur Internet.

Fabien PASTOUR – L'on vous les a remis sur papier parce que c'est important mais ils sont maintenant en ligne. Vous pouvez zoomer dans tous les sens, c'est quand même plus pratique. Ce que l'on fera, la prochaine fois, c'est que j'aurai une machine un peu plus performante que mon vieux truc. L'on pourra zoomer ensemble si vous voulez.

Gérard WEIL – Sur le territoire de Nice, ce sont des cartes au 1/100 000ème, c'est un peu léger.

Fabien PASTOUR – Je me suis fait des impressions plus fines mais cela me fait un pavé de cartes !

Laurence GONTARD – Pour les prochains groupes, l'on amènera des cartes que l'on mettra dans la salle.

Fabien PASTOUR – Des grands A0 que l'on mettra au mur.

Laurence GONTARD – L'on a terminé les points que l'on souhaitait aborder avec vous aujourd'hui. L'on vous donne rendez-vous le 14 novembre. Attention : le groupe n'aura pas lieu le vendredi 11 mais le lundi 14 !

Fabien PASTOUR – Je ne sais pas pourquoi, mais le 11, l'on ne peut pas !

Laurence GONTARD – Même horaire, même endroit. Vous recevrez le verbatim d'ici-là.

Daniel CAROTENUTO – C'était prévu le 10 !

Laurence GONTARD – Il y a très longtemps !

Fabien PASTOUR – La dernière fois, l'on vous a dit le 14.

Françoise MAQUARD – Le 20 octobre à la Préfecture, à quelle heure est-ce ?

Fabien PASTOUR – De 10 heures à midi.

Michel RAYBAUD – J'avais juste une question sur l'intervalle entre les réunions. Nous avons eu une réunion il y a 15 jours et maintenant, la prochaine est dans plus d'un mois. Est-ce que vous pouvez m'expliquer ?

Laurence GONTARD – Parce que là, nous allons travailler sur les fuseaux à partir des informations transmises dans chacun des groupes.

Fabien PASTOUR – L'on va passer des fonctionnalités aux fuseaux. L'on attend un certain nombre de retours de votre part pour commencer à travailler sur les fuseaux et pour vous les présenter la prochaine fois. Le but du jeu, c'est que l'on en parle lors du COTER, que l'on se débrouille pour vous les fournir et que l'on en discute tout de suite en groupe de travail le 14.

Michel RAYBAUD – Au terme des deux séances de travail, nous devons sélectionner un scénario préférentiel. C'est ce que nous venons de faire, avec le scénario le plus rapide et l'histoire du maillage. Seulement, il faudra que ce soit en conformité avec les décisions des autres groupes de travail.

Véronique GORIN – Il y a une réunion le 8 novembre. Il n'y a pas de lieu précisé.

Laurence GONTARD – Il me semble que c'est ici.

Merci à tous. Félicitations pour avoir réussi à aboutir à un scénario préférentiel. A dans un mois. Si vous avez des remarques, n'hésitez pas à nous en faire part.

La séance est levée à 17 heures 05.

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

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