

SOMMAIRE

| | | |
|----|---|----|
| 1. | SCENARIO 1 : LE PLUS PROCHE DES CENTRES-VILLES..... | 9 |
| 2. | SCENARIO 2 : LE PLUS RAPIDE | 10 |
| 3. | SCENARIO 3 : LE PLUS ECONOMIQUE | 11 |
| 4. | SCENARIO 4 : LE PLUS MAILLE | 11 |
| 5. | FICHES « SECTEUR » | 13 |
| 6. | RETICULAIRES..... | 13 |
| 7. | MATRICE MULTICRITERE | 13 |
| 8. | FICHES « VARIANTE » | 13 |
| 9. | FICHES « SCENARIO » | 14 |

La séance débute à 14 heures 10.

Laurence GONTARD - Je suis responsable de l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les aspects de concertation. La réunion d'aujourd'hui est enregistrée. Un verbatim va être pris par la Société Ubiquis. Ce verbatim sera, sous huit jours, mis à disposition sur le site internet. Pour faciliter la prise de note, je vous remerciais de bien vouloir vous présenter avant chacune de vos interventions. Pour que le groupe se déroule bien, je vous demanderais d'attendre la fin de chacune des présentations pour intervenir.

Le déroulé de la réunion d'aujourd'hui va se passer en quatre temps : l'installation du groupe de travail ; l'étude des scénarios proposés à la concertation ; l'inscription de ces scénarios sur le territoire ; les enjeux du territoire du secteur de Nice.

A la fin de chacune de ces parties, un temps sera réservé aux échanges.

Nous allons commencer par un tour de table, et je vais demander à Fabien Pastour de commencer.

Fabien PASTOUR - Je travaille chez Réseau Ferré de France. Je suis chargé de projet territorial au sein de la mission LGV PACA. Mon travail est de m'occuper du secteur des Alpes-Maritimes, de Monaco, et même de discuter avec nos amis italiens de ce projet. Je suis donc la voix de la LGV sur le territoire, mais je suis aussi votre voix au sein de la LGV, c'est-à-dire que tout ce que nous allons dire aujourd'hui, tout ce que nous allons sortir comme demandes d'études, je vais l'apporter à la Mission LGV et leur demander de me fournir tout ce qu'il faut pour répondre à vos questions. Je suis aussi votre lien vers les études de la LGV.

Houzeфа AKBARALY - Je représente le groupement Inexia SNC-Lavalin, en charge de la conception technique sur le département Alpes-Maritimes.

Alain ROLLAND - Conseil Général des Alpes-Maritimes.

Guy MULLER - Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur.

Flora LAUGIER - Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes Maritimes. Je remplace la Directrice, Christine Cesari-Geiger.

Odette MOUHAD - Fédération de l'Action Régionale pour l'Environnement (FARE Sud).

Fabien PASTOUR - Nous finissons le tour et nous reviendrons à nos amis du GIR Maralpin qui viennent d'arriver.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Je suis conseillère municipale à Nice, sans compétence particulière sur les réseaux ferrés, mais vraiment intéressée par l'aménagement de ma ville. J'estime qu'il est indispensable d'être ici aujourd'hui.

Gérard WEIL - Les Amis du Rail.

Daniel CAROTENUTO - Je remplace Monsieur Caucha, représentant de l'association des Amis du Rail et qui avait été désigné pour assister à ce groupe de travail.

Noëlle BOUGEAULT - Je représente l'AMOG (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Générale) et le Bureau d'études Artélia.

Fabien PASTOUR - A vous de vous présenter, Messieurs du GIR.

Eric GASPÉRINI - Je suis le président du GIR Maralpin, qui est une association à dimension régionale, puisque nous travaillons sur un territoire qui va de Gênes à Marseille, et qui, depuis bientôt seize ans, réfléchit sur tous les problèmes d'aménagement et de déplacements sur ce territoire maralpin.

Christian COLLET - Membre du GIR Maralpin.

Fabien PASTOUR - Nous sommes au sein d'un groupe de travail, aujourd'hui. Je vais replacer rapidement ce groupe de travail dans la gouvernance globale du projet.

Deux couleurs apparaissent sur cette diapositive. Le bleu représente plutôt la partie technique, le vert représente toute la partie qui permet d'avoir la concertation.

(Arrivée d'André Boyer)

Le projet est piloté par un comité de pilotage, dans lequel vous retrouvez les financeurs du projet :

- l'Etat français ;
- la Communauté européenne ;
- la Principauté de Monaco ;
- Réseau Ferré de France ;
- la Région PACA ;
- les trois Conseils généraux concernés (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) ;
- les grandes agglomérations (Communauté du Pays d'Aix, Marseille Provence Méditerranée, Toulon Provence Méditerranée et Nice Côte d'Azur).

(Arrivée de Françoise Maquard)

En appui du Comité de pilotage, un comité technique prend en compte les techniciens des financeurs. Réseau Ferré de France est le maître d'ouvrage des études et le maître d'ouvrage du projet. Nous travaillons avec des groupes thématiques, qui sont là pour nous aider à éclairer certains sujets techniques purs.

Nous entrons dans le schéma de concertation. Vous avez un carré important, le comité de la concertation, qui est à la même hauteur que le comité de pilotage, parce qu'il réunit les mêmes membres. Le préfet de région, Monsieur Hugues Parant, qui est un grand fan de concertation, a décidé que ce comité devait exister, car il ne voulait pas, lors d'un comité de pilotage, prendre seulement cinq minutes pour parler de concertation. Il veut pouvoir parler durant deux heures uniquement de concertation avec les financeurs du projet.

Le Collège des acteurs est ouvert à tous les acteurs, toutes les associations, les acteurs socio-économiques du territoire qui sont là pour évaluer la concertation et vérifier que les messages et les avis du public sont bien remontés au comité de pilotage.

La Commission consultative des élus est une commission qui est réunie par département, à l'initiative du préfet de département, pour recueillir l'avis des élus.

Le garant de la concertation est Philippe Marzolf, Vice-Président de la Commission nationale du débat public. Il est totalement indépendant de RFF. Son travail consiste à vérifier, de manière totalement libre, ce que l'on peut faire. Il peut venir à toutes les réunions. Tout ce que vous voyez sur la carte, il a le droit d'y aller, et il peut faire toutes les interventions qu'il veut. Il est aussi votre relais direct vers le comité de la concertation, si vous pensez qu'il y a des choses qui se passent mal au niveau de la concertation.

Il y a des réunions publiques. La première a eu lieu dans les Alpes-Maritimes, le 15 septembre, à l'Acropolis. Je crois que certaines personnes parmi vous étaient présentes. Ce sont de grandes réunions d'information et de partage d'avis. Nous pouvons recevoir les avis des gens pendant ces réunions-là.

Il y a des groupes, des instances dédiées vraiment à la concertation, qui sont les groupes de travail thématiques, où l'on va parler fret, logistique, gares ou agriculture, sylviculture. Ce sont des groupes plutôt interdépartementaux qui vont permettre de réunir des associations et des personnes des différents départements au sein d'une même instance, pour discuter de ces thématiques précises.

Enfin, vous avez dix groupes de travail géographiques, dont quatre dans les Alpes-Maritimes, qui, eux, discutent des enjeux locaux. Nous devons partager ensemble des avis sur les scénarios, sur les fuseaux, par la suite, et donner une orientation pour le Comité territorial et le Comité de pilotage.

Le but du jeu du groupe de travail géographique est de se concentrer vraiment sur ce secteur géographique. Nous allons regarder tout le projet, mais nous allons regarder tous les enjeux locaux dans la zone géographique où nous sommes.

Les groupes de travail thématiques permettent d'utiliser des connaissances sur un sujet précis au sein de tout un territoire.

La concertation de la LGV PACA va se dérouler sur un temps très long. Elle a démarré en août, parce que nous avons commencé à aller voir les élus en août, mais elle va durer jusqu'au mois de décembre 2014. Il y a donc des temps de concertation, plus ou moins longs, qui correspondent aux enjeux qu'il y a à discuter par ces périodes de temps. Nous entrons dans une période qui va aller de maintenant à fin décembre, pendant laquelle nous allons discuter de deux choses très précises. Dans un premier temps, nous allons discuter de fonctionnalités et donc des scénarios : qu'est-ce que nous voulons sur ce territoire-là comme fonctionnalités pour cette ligne à grande vitesse et pour ce système ferroviaire que l'on propose ? Et puis, lorsque nous serons ensemble, ce que nous voulons, nous le projeterons sur le territoire en fuseaux de passage. Nous verrons comment l'on peut projeter cette infrastructure sur des bornes de passage de 1 000 mètres sur le territoire. Là, nous regarderons les enjeux locaux précis que cela peut engendrer.

Concernant les réunions publiques, la première a eu lieu en septembre. Quatre réunions auront lieu dans les Alpes-Maritimes, fin novembre, pour présenter toutes nos discussions de groupes de travail sur le territoire.

Les groupes de travail thématiques se réuniront pendant toute cette période. Et puis, nous aurons quatre séances de travail de nos groupes de travail. La première a lieu aujourd'hui. Il y en aura une en octobre. Puis, nous reprendrons nos travaux début novembre pour aller jusqu'à fin novembre.

Ces phases sont ponctuées par des carrés rouges qui sont les Comités territoriaux. Les Comités territoriaux des Alpes-Maritimes se sont réunis en septembre, pour lancer la concertation. Il y en aura un à mi-étape, pour vérifier ensemble que nous avons trouvé les scénarios qui correspondent à nos enjeux. Cela nous permettra d'arriver au bout et de valider avec eux ce que nous aurons vu en termes de fuseaux de passage de 1 000 mètres. Le but du jeu est d'arriver, en décembre, à un Comité de pilotage qui nous permettra de présenter un dossier en approbation ministérielle, pour dire : nous avons vu le territoire, voilà le scénario qui ressort, et cela correspond à ce fuseau de passage de 1 000 mètres.

D'autres commissions consultatives se réunissent : des Comités de la concertation, le Collège des acteurs. Ce sont des instances de suivi de la concertation, qui vont être en parallèle de nos réunions.

Le groupe de travail géographique de Nice se réunira quatre fois, aux dates qui sont notées. Vous voyez que nous nous réunirons quatre fois dans ce lieu. Les réunions se déroulent de 14 heures à 18 heures. Nous vous demanderons de suivre, si possible, les quatre réunions, car il y aura un suivi des échanges qui permettra de montrer que les choses avancent, et ce serait tout de même bien d'avoir les mêmes personnes autour de la table. Si vous ne pouvez pas être là, désignez un suppléant chez vous, pour vous remplacer, afin qu'il y ait une continuité dans la transmission de l'information.

Ces groupes de travail sont, comme le cadre du projet, axés sur des décisions qui ont d'ores et déjà été prises et sur lesquelles nous ne pouvons pas revenir. Nous devons travailler sur le scénario des métropoles du Sud, c'est-à-dire que dans ces groupes de travail nous ne parlerons pas de Côte d'Azur (le scénario qui passait au Nord). Nous ne parlerons ici que de la grande famille des scénarios qui passent par Marseille, Toulon et Nice.

Nous allons parler d'un système ferroviaire global, parce que la LGV PACA s'appelle LGV PACA, mais son nom n'est plus vraiment en correspondance avec les enjeux du projet. La LGV PACA comprend maintenant autant d'améliorations des trains du quotidien (TER) que de travaux sur la partie lignes nouvelles pour la grande vitesse.

Nous allons beaucoup parler d'objectif de desserte et de service. Nous appelons « objectif de desserte » le nombre de trains qui vont circuler entre telle et telle gare, les types de trains qui vont circuler, parce que cela fait partie des enjeux structurants du projet. Ce projet a été construit d'une manière un petit peu différente des autres projets en France, car nous sommes partis d'une volonté de desserte. Le Conseil régional nous a dit : « Pour ma part, en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux, je veux ce type de desserte régionale à l'avenir 2023-2040. » Les financeurs se sont aussi prononcés sur un type de desserte à grande vitesse et sur des dessertes régionales. Nous avons projeté cela dans un schéma de desserte global pour la région, à deux horizons, 2023 et 2040. Les objectifs de desserte conditionnent donc le type d'infrastructures que nous devons développer ensemble, parce qu'elles doivent répondre à ces besoins, et non l'inverse ; ce n'est pas l'infrastructure qui nous dit ce que nous pouvons faire passer.

Clairement, ce groupe de travail a deux objectifs majeurs, d'ici à décembre.

Nous avons deux séances ensemble pour trouver un scénario préférentiel, c'est-à-dire le scénario qui correspond aux fonctionnalités que vous souhaitez.

Nous avons deux réunions pour projeter cela sur le territoire, en termes de fuseaux de 1 000 mètres et regarder ensemble finement, avec ces fuseaux projetés sur des cartes qui sont les nôtres et qui sont théoriques, ce que vous pouvez enrichir sur ces cartes en nous apportant votre connaissance du territoire, et comment nous pouvons trouver ces fuseaux ensemble.

Je l'ai dit, la participation est importante. Laurence a parlé du verbatim, le monsieur d'Ubiquis est ici. Il se peut également que nous soyons photographiés pendant ces groupes de travail. Nous vous demanderons de faire valoir votre droit à l'image, si vous le souhaitez, pour ne pas être présents sur les photos – nous le verrons ensemble.

Nous allons vous remettre des documents qui seront vos « devoirs à la maison », parce que nous allons tous travailler beaucoup. Nous allons vous remettre un kit du concertant, des atlas géographiques qui vont vous permettre de voir la zone d'étude préférentielle, et éventuellement de nous faire des propositions. Vous allez avoir le rapport « Projet et territoires » – je vous le décrirai un peu plus tard –, qui est un document de synthèse extrêmement complet sur toute la connaissance que l'on peut avoir du territoire à ce jour. Vous aurez également les objectifs de dessertes, je vous les présenterai largement. Ces documents seront disponibles sur le site

lgvpaca.fr. – ils ne sont pas encore tous sur le site, mais ils vont y être – pour les télécharger en version accessible à tous afin de les diffuser dans vos instances.

Nous allons échanger sur les scénarios. Aujourd'hui, par exemple, nous allons sans doute identifier ensemble des questions qui vont rester en suspens, parce que je n'ai pas toutes les réponses. Malheureusement, je ne peux pas répondre à tout. Nous aurons des demandes qui iront dans l'équipe Projet RFF. Je leur dirai : on m'a posé telle question, je veux une réponse pour le prochain groupe de travail ou pour un des groupes de travail qui arrive, pour ne pas laisser cette question en suspens et que nous ayons une réponse.

Nous ferons venir également des experts de RFF ou des bureaux d'études qui travaillent pour nous, pour répondre à des questions précises. Nous pouvons inviter des gens d'entreprises ferroviaires autres, des gens de la SNCF, pour nous expliquer des éléments sur la façon dont ils voient la desserte au niveau local.

Le compte rendu de la réunion, qui sera un compte rendu de synthèse, sera diffusé sur le site de la LGV. Il sera complété du verbatim, qui sera également produit. Nous produirons un ordre du jour, que nous allons essayer d'ébaucher ensemble d'ici à la fin de la séance. Il sera complété par d'autres éléments à vous présenter que nous mettrons avec, et nous vous transmettrons cet ordre du jour. Nous essaierons de vous remettre les documents au groupe de travail précédent. Si nous n'y arrivons pas, nous les transmettrons entre les deux groupes de travail, pour que vous preniez connaissance de ces documents, que vous puissiez formuler des observations, donner un avis sur les documents eux-mêmes et les compléter si nécessaire.

Aujourd'hui, nous allons parler des quatre scénarios de base de la concertation, qui sont les quatre scénarios que les financeurs nous ont proposé d'étudier avec vous. La particularité est que nous en avons quatre. Habituellement, nous démarrons les concertations avec un seul scénario et nous discutons des fonctionnalités de ce scénario. Là, nous avons quatre scénarios contrastés, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas tous ces mêmes fonctionnalités, bien qu'elles se retrouvent parfois dans certaines parties. Nous pouvons discuter de toutes les fonctionnalités et trouver ensemble le scénario qui correspond au territoire.

Nous enregistrerons les demandes de compléments et les questions. Vous nous ferez des propositions et vous donnerez votre premier avis sur ces scénarios.

Laurence GONTARD - Avez-vous des questions sur le fonctionnement et le déroulement de ces groupes de travail ? Il n'y a pas de questions. Nous continuons.

Fabien PASTOUR - Les scénarios du projet ont en commun de répondre tous à des objectifs très précis.

Quand on s'appelle LGV, c'est évident, il faut que l'on desserve une région avec de la grande vitesse. Il faut que l'on désenclave la région PACA, et en particulier le secteur Est, c'est-à-dire les Alpes-Maritimes qui sont actuellement les oubliées de la grande vitesse. Il y a une façon assez précise et intéressante de caractériser cela, qui consiste à dire : on veut un Nice-Paris en quatre heures. Cela ne présume pas des temps de parcours qu'il pourrait y avoir sur les autres villes, nous aurions pu donner des temps de parcours sur des villes intermédiaires. Le fait de caractériser un parcours le plus long, sur Nice-Paris par exemple, en quatre heures, cela induit des choses sur tous les autres secteurs, et qui les obligent à prendre en compte ce besoin de grande vitesse au niveau local.

Nous devons constituer un réseau maillé. Dès lors que nous avons un système ferroviaire performant à produire, il faut constituer un réseau maillé pour que la nouvelle infrastructure complémente la ligne existante et permette des échanges.

Nous devons développer le TER, et donc optimiser l'utilisation des lignes existantes.

Nous devons favoriser la desserte des centres. L'intérêt du train est d'arriver au centre des villes. En arrivant au centre des villes, l'on évite d'avoir des voitures qui circulent et des gens qui sont obligés de perdre du temps pour se rendre dans une gare.

Nous recherchons le meilleur projet pour l'environnement. Nous devons nous insérer dans un territoire, cela est une évidence également.

Nous devons limiter les coûts. Avec les problèmes économiques que nous connaissons actuellement, nous ne pouvons pas oublier cette composante du projet, elle est extrêmement importante.

Construire une ligne nouvelle, c'est aussi penser à de nouveaux aménagements autour de cette ligne nouvelle. Cela veut dire que nous allons pouvoir toucher des zones de territoires qui ne sont pas desservies actuellement par la ligne classique, et les faire bénéficier des effets de la grande vitesse en les desservant avec de nouveaux pôles d'échange. Nous avons donc réfléchi à comment placer ces nouveaux pôles d'échange, ces gares, dans le territoire.

Dans la mesure où l'on nous demande de mailler les nouvelles lignes existantes, il y a aussi une réflexion à mener sur comment connecter ces lignes entre elles pour arriver à favoriser l'exploitation du réseau en cas de défaillance d'une ligne ou d'une autre.

Si nous revenons sur notre territoire, ces enjeux sont assez simples. Sans parler du Nice-Paris, ce sont des enjeux très importants de liaison de ville à ville. Par exemple, arriver à avoir une desserte de Marseille à Nice en une heure maximum. Au regard des effets de la grande vitesse que l'on peut avoir en Allemagne ou en Hollande, les grandes métropoles de ces pays ont des temps de parcours à grande vitesse qui permettent de faire la liaison en une heure, à l'échelle de PACA, une heure est un temps qui est juste.

Pour désenclaver, il faut aussi que nous ayons une desserte suffisante. Nous voulons donc une desserte fiable et dense, avec cinq TAGV par heure, en 2023. Le sigle TAGV signifie Train Apte à la Grande Vitesse. Le sigle TGV est un sigle commercial qui appartient à la SNCF. Nous écrivons TAGV, mais dans la discussion je risque de dire TGV. En 2040, nous passons à neuf TAGV par heure. Voilà pour l'objectif grande vitesse.

Les objectifs de desserte du quotidien sont les suivants.

- 8 TER par heure et par sens en heure de pointe, qui permettront d'avoir un vrai RER au niveau local, entre Cannes et l'Italie, avec des trains qui viendront de Mandelieu, de Grasse.
- Travailler sur les liaisons Nord/Sud, comme Nice-Drap, avec quatre TER par heure et par sens.
- Insérer cette région, et surtout la zone des Alpes-Maritimes, dans un ensemble plus grand, avec des liaisons vers l'Italie - penser à des Nice-Gênes, Nice-Milan, Nice-Turin, avec des trains qui font la traversée de la frontière.
- Travailler aussi sur l'interopérabilité des réseaux.

Avec ces objectifs en tête, ces objectifs ambitieux au niveau local et qui se projettent aussi sur deux dimensions (2023 et 2040), nous prévoyons, en 2023, à peu près 80 millions de passagers dans les trains, et 110 millions en 2040. Les objectifs de desserte correspondent à cette volonté de prendre en compte ces 80 millions de passagers et ces 110 millions de passagers. Il s'agit d'un réseau qui est pensé pour longtemps, et qui est surtout très fortement dimensionné pour être très capacitaire.

Quatre scénarios répondent aux objectifs de desserte, à ces objectifs de Nice-Paris en quatre heures et de maillage du réseau.

- Le scénario qui est le plus proche de la commande initiale, celui de la desserte des centres villes.
- Le scénario le plus rapide, pour aller le plus vite possible de Nice à Paris. Il fait le trajet en 3 heures 50 au lieu de le faire en 4 heures.
- Le scénario le plus économique.
- Le scénario le plus maillé.

Comme je vous le disais, ces scénarios sont à la base de la concertation, mais ils ne sont pas exclusifs, c'est-à-dire que l'on peut sortir de ce groupe de travail en se disant : je veux un bout du scénario 1, la fin du 3, et éventuellement la fin du 4. Et nous pouvons construire ensemble un cinquième scénario.

Je vais vous présenter les quatre scénarios les uns après les autres, et vous retrouverez des éléments communs aux quatre.

1. SCENARIO 1 : LE PLUS PROCHE DES CENTRES-VILLES

Concernant la partie marseillaise, l'arrivée sur Marseille, nous utilisons la ligne à grande vitesse existante et nous la renforçons. Puis nous passons sous Marseille, en souterrain, pour ne plus avoir le problème de la gare de Marseille Saint-Charles qui est un cul-de-sac. Nous voulons avoir une gare souterraine pour pouvoir la connecter avec la gare de surface et profiter de toutes ces connexions vers l'Est, l'Ouest et le Nord en trains du quotidien (TER) et en trains Corail classiques. Mais nous voulons aussi avoir cette gare filante pour bénéficier de la grande vitesse et avoir un gain de temps très appréciable, puisque nous allons gagner plus de vingt minutes en faisant cela. Dans une gare traversante, les trains restent dans le même sens, le chauffeur n'a pas à descendre, l'on n'a pas à cisailer, c'est-à-dire croiser les autres voies qui sont en biseau par rapport aux voies sur lesquelles vous êtes. Ainsi, on gagne énormément de temps.

Nous passons dans la Vallée du Rhône. Vous voyez une flèche verte – ou jaune – et une flèche orange, cela veut dire que nous combinons une ligne nouvelle et une ligne existante. Nous utilisons la voie existante en mettant à côté une nouvelle infrastructure, pour avoir la capacité suffisante, et nous restons dans les infrastructures ferroviaires existantes.

Vers la frontière du département, nous créons un barreau de ligne nouvelle qui permet d'atteindre une gare nouvelle à Toulon Centre souterrain, c'est-à-dire que nous serions dans la zone de la gare existante, mais en souterrain, en passant sous Toulon. Nous réutilisons la ligne nouvelle en créant des voies nouvelles à côté. Nous combinons donc lignes nouvelles et lignes existantes sur tout le secteur, entre Toulon Centre et l'Est Var. L'Est Var est un nouveau pôle d'échange, une nouvelle gare qui serait proposée dans cette zone-là, Draguignan-Les Arcs, nous ne savons pas encore. Un groupe de travail géographique va en discuter.

Et puis, une nouvelle liaison à grande vitesse pour arriver jusqu'à Nice, en passant par l'intersection avec la ligne Cannes-Grasse, pour créer un nouveau pôle d'échange que l'on appelle, à ce jour, « Ouest Alpes-Maritimes », parce que nous ne savons pas où il est. Nous arrivons sur un nouveau pôle d'échange, une nouvelle gare, à Nice Aéroport, qui sera dans la zone du MIN actuel, qui va être démolie, libérant ainsi un grand espace.

Nous allons travailler avec nos amis de l'Etablissement public d'aménagement de la plaine du Var pour créer un pôle d'échange lourd, dans lequel vous retrouverez des tramways, des bus, des parcs relais pour les voitures, et aussi la liaison avec l'aéroport. Ce pôle d'échange a un double intérêt. Il permet non seulement de créer un point d'attractivité fort pour toute la partie Ouest, et ne pas avoir les gens qui rentrent dans Nice pour prendre le train. Mais cela permet aussi de donner l'opportunité à l'aéroport de Nice d'accroître son développement à l'international en récupérant

toutes les liaisons touristiques, tous les Paris-Nice en avion, qui ne sont pas vraiment concurrentiels avec du train. Les gens prendront plutôt le train que l'avion, et nous aurons des créneaux d'envol disponibles sur cet aéroport pour faire de l'international. C'est un peu le sens de l'histoire dans le développement durable, dans le Grenelle. Il apparaît clairement que l'avion aurait plutôt une orientation pour les liaisons internationales et le train pour les liaisons domestiques, de quatre à six heures, ce qui est un temps plus compatible avec du train qu'avec de l'avion. Cela permettrait d'avoir un pôle d'échange multimodal, où tous les modes de transport se rencontrent, et qui permet aussi à toute une partie de la population d'avoir un point d'accès à la grande vitesse sans devoir aller dans Nice.

Le troisième intérêt de cette gare est qu'en créant une gare forte à l'entrée de Nice, à l'Ouest, vous pouvez avoir l'opportunité de passer sur la gare de Nice Ville sans rajouter d'infrastructures entre Nice Ville et Nice Aéroport. Dans cette zone, vous avez finalement deux voies qui sont banalisées, c'est-à-dire que ce sont des voies où l'on peut circuler dans tous les sens. En créant cette grosse gare Nice Aéroport, nous n'avons pas besoin de nouvelles infrastructures, de nouveaux rails dans cette zone-là pour faire passer des trains en plus, parce que ces gares seront très proches (6 à 7 kilomètres d'écart) et les trains à grande vitesse n'auront pas le temps de réaccélérer suffisamment pour avoir une vitesse différente des TER. Dans ce secteur-là, nous aurons donc des trains qui vont tous circuler à la même vitesse, et nous pourrons les mettre les uns derrière les autres, à la queue leu leu, en modifiant la signalisation, c'est-à-dire que l'intervalle entre les trains sera plus court, mais tout à fait compatible avec les normes de sécurité. Il faudra sans doute rajouter deux ou trois communications, c'est-à-dire des moments où nous pourrons faire passer les trains d'une ligne à l'autre en cas de besoin. Cela nous permettra d'arriver sur Nice Ville, la gare qui est dans le quartier de Nice Thiers, et de desservir le centre de Nice.

Après, vous arrivez sur une variante commune à tous les scénarios : la desserte de l'Italie, en passant par une nouvelle gare (Monaco souterrain), en mélangeant ligne nouvelle et ligne existante, en combinant les deux types d'infrastructures sur tout ce secteur pour atteindre l'Italie.

Le coût complet de l'infrastructure, à l'horizon 2023, pour faire circuler 80 millions de passagers par an, en prenant en compte tous les aménagements du réseau classique, toute la ligne nouvelle et les nouveaux pôles d'échange est de 14,2 milliards. Pour être en capacité de prendre en compte les 110 millions de passagers que nous aurons à l'horizon 2040, il y a 3,1 milliards d'investissements à mettre en plus.

2. SCENARIO 2 : LE PLUS RAPIDE

Le scénario le plus rapide se caractérise par plus de lignes nouvelles. Mais il se caractérise aussi par une particularité dans le secteur toulonnais. Au lieu de passer par Toulon-Centre souterrain, on crée une nouvelle gare grande vitesse, à Toulon, qui serait dans le secteur de La Garde-Cuers, nous ne savons pas exactement où. Il y a des gens qui doivent travailler dessus. On passerait donc au nord de Toulon en tunnel. Derrière, une ligne nouvelle intégrale jusqu'à ce nouveau pôle de l'Est Var qui est connecté à une ligne existante. On file vers Nice, toujours le pôle d'échange de l'Ouest Alpes-Maritimes, toujours Nice Aéroport. La particularité pour nous, à Nice, est que, au lieu de passer en surface, dans ce scénario-là nous prévoyons de pouvoir passer sous Nice en tunnel et d'avoir soit des trains qui filent directement vers l'Italie, soit des trains qui prennent la ligne existante et qui vont à Nice Ville. Voilà la particularité de ce scénario dans notre secteur. Dans ce scénario-là, nous voyons également que pour aller vers l'Italie, nous combinons ligne nouvelle et ligne existante, en passant par Monaco souterrain.

Le scénario le plus rapide met 3 heures 50 pour faire Nice-Paris. Il a un coût de 13,2 milliards à l'horizon 2023. Pour prendre en compte les 110 millions de passagers que nous aurons à l'horizon 2040, il faut rajouter 4,1 milliards.

3. SCENARIO 3 : LE PLUS ECONOMIQUE

Dans le scénario le plus économique, à l'inverse, il y a plus de secteurs où nous allons combiner ligne nouvelle et ligne existante. La particularité se trouve sur le secteur de Toulon : le scénario le plus économique a tout de même un nouveau pôle d'échange, une nouvelle gare, du côté de Toulon Est, toujours dans le même secteur. On passe toujours au nord de Toulon, en tunnel, mais nous évitons cette zone et l'on gagne du temps. Sur le secteur entre Toulon et Est Var, on combine ligne nouvelle et ligne existante. Nous avons toujours notre barreau de ligne nouvelle qui passe par Ouest Alpes-Maritimes et qui va jusqu'à Nice Aéroport. On passe en surface entre Nice Aéroport et Nice Ville. Et puis, on file vers l'Italie en combinant ligne nouvelle et ligne existante.

Ce scénario le plus économique coûte 12,6 milliards à l'horizon 2023, auxquels il faut rajouter à peu près 3,3 milliards pour arriver à l'objectif de desserte de 2040.

4. SCENARIO 4 : LE PLUS MAILLE

Le scénario le plus maillé est un scénario qui est plutôt orienté vers l'exploitabilité, l'exploitation ferroviaire future, et qui prend en compte un besoin de connexions importantes entre réseau classique et réseau nouveau. C'est la raison pour laquelle j'ai fait apparaître sur ce transparent ces boîtes dans lesquelles vous pouvez imaginer que l'on peut connecter ligne nouvelle et ligne existante et faire basculer la circulation d'une ligne vers l'autre en cas d'incident sur l'une ou l'autre. A ce jour, lorsque vous allez à Lyon et qu'il y a un problème sur la rive droite du Rhône, nous utilisons la rive gauche, qui est plutôt dédiée aux marchandises qu'aux passagers, mais sur laquelle on peut mettre des trains de passagers – ou l'inverse, je me trompe à chaque fois. Vous perdez un peu de temps, mais vous arrivez à Lyon. Actuellement, lorsque l'on plante un train n'importe où entre Toulon et l'Italie, on perd deux heures en gare parce que le train ne bouge pas. Ces connexions permettent de mailler les réseaux et d'avoir des échanges possibles. Il y a huit points de connexion identifiés sur le réseau.

La particularité de ce scénario est que la connexion sur Toulon ne se fait ni au Centre ni à l'Est, mais elle va se faire à l'Ouest, dans un secteur assez large, entre La Seyne, Sanary et Toulon, nous ne savons pas. Cela permettra de faire débrancher des trains vers Toulon Centre en utilisant la ligne classique, ou de les faire passer au nord de Toulon en utilisant une combinaison ligne nouvelle et ligne existante après un tunnel, pour arriver sur l'Est Var, gare qui est connectée entre les deux types de lignes, qui permet soit d'utiliser la ligne nouvelle vers Nice soit, en cas d'incident, d'utiliser la ligne classique en passant par Saint-Raphaël.

La particularité de ce scénario dans les Alpes-Maritimes est d'avoir, en amont de la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes, un débranchement qui permet de travailler directement vers les gares de Cannes Centre et donc de débrancher des trains et d'aller desservir directement Cannes. On arrive toujours sur Nice Aéroport, on passe en surface dans Nice, et l'on combine ligne nouvelle et ligne existante pour arriver en Italie en passant par la nouvelle gare, à Monaco Souterrain.

Ce scénario vaut 14,5 milliards à l'horizon 2023. Pour arriver à prendre en compte les 110 millions de passagers à l'horizon 2040, il faut rajouter 3,2 milliards.

Maintenant que nous savons de quoi nous allons parler, nous allons vous donner les documents pour pouvoir travailler ensemble.

Pour être sûrs que les kits du concertant sont complets, nous allons les feuilleter ensemble et je vais vous expliquer certains éléments contenus dans le kit.

Pourquoi nous vous remettons ces kits ? Lors des rencontres que nous avons pu avoir les maires et des associations que nous avons vues entre-temps, pendant la période où l'on préparait la concertation, on nous a souvent fait part d'un besoin de comprendre comment nos financeurs, lors

du Comité de pilotage du mois de juillet, ont pu choisir ces scénarios-là. Nous avons donc voulu mettre à votre disposition les éléments qui ont permis de conduire à cette orientation-là. Nous allons ouvrir ensemble le kit et vérifier que nous avons tout.

(Arrivée de Véronique Gorin)

Une première page, intitulée « Le kit du concertant », vous rappelle ce qu'il y a dans le kit, ce à quoi il va servir et donne (bande bleue sur le côté) trois informations importantes : qui sont les concertants du territoire ? Fabien Pastour pour les Alpes-Maritimes, avec mon adresse mail concertation06@lgvpac.fr Vous allez me dire que c'est une adresse mail « spéciale concertation ». Certes, mais c'est celle-là qu'il faut utiliser, car lorsque vous écrivez sur cette adresse mail, cela arrive sur ma boîte et cela va aussi sur la boîte qui permettra de construire le bilan de la concertation. Si vous souhaitez me faire part d'un avis, ou éventuellement proposer d'autres solutions ou d'autres choses, tout ce que vous me direz via cette adresse mail sera reporté dans le bilan de la concertation. Mon collègue du Var est Nicolas Alla. Stéphane Rosso est le concertant pour les Bouches-du-Rhône.

La plaquette d'information générale sur la LGV PACA est maintenant disponible dans la plupart des communes concernées par la ligne nouvelle sur le département. Disponible dans tous les départements, elle est remise aussi lors des réunions publiques. Elle donne des informations assez générales sur le projet.

La plaquette dédiée à la concertation vous présente le schéma d'organisation de la concertation. Dans le planning qui est donné au dos, vous avez surtout les dates des réunions, que nous avons vues ensemble, et les grands principes de la concertation.

Deux fiches correspondant spécifiquement au territoire vous donnent la zone d'étude et des éléments de contexte.

La charte de la concertation : des gens qui sont autour de la table nous ont aidés à l'écrire. Elle a été assez intéressante à construire, parce qu'elle n'a pas été construite simplement par RFF tout seul dans son coin, mais elle a été faite avec un Comité de rédaction qui comprenait les associations, les acteurs socioéconomiques, des financeurs. Concernant le GIR Maralpin, Monsieur Molinari a participé, mais vous êtes représentés aujourd'hui. Le Conseil Général des Alpes-Maritimes était avec nous, Nice Côte d'Azur. D'autres associations de l'Environnement étaient également présentes.

Cette charte décrit la concertation prévue sur la LGV, toutes les instances, comment nous devons travailler ensemble, comment cela est articulé et quel est le public ; c'est assez complet. Elle n'est pas conforme à la charte standard de RFF, ce qui est particulièrement intéressant, car elle va plus loin dans certains domaines. Je la trouve très intéressante. Je vous invite à lire ce document et à en prendre connaissance.

Le synoptique méthodologie de choix des scénarios... Pour arriver aux scénarios, vous avez un petit synoptique, une synthèse en un A3, qui est l'explication de comment l'on est arrivé aux scénarios que nous vous présentons aujourd'hui. Il y a les fiches « variante » par secteurs. Nous avons réfléchi à chaque secteur individuel, et nous avons projeté sur chacun des secteurs toutes les fonctionnalités ferroviaires que l'on pouvait imaginer. Nous avons regardé celles qui étaient compatibles avec les réticulaires de dessertes, les schémas de dessertes et le nombre de trains qui pouvaient circuler. Nous les avons passées à un crible standard, la grille d'analyse multicritère, qui est un outil provenant du Schéma national des infrastructures de transport. Ce schéma permet de comprendre et surtout d'évaluer une solution par rapport à des objectifs communs d'impacts environnementaux, d'aspects socioéconomiques, d'éléments du territoire. Cela nous a permis de sortir des fiches « secteur », que nous allons regarder ensemble, des fiches « variante », et surtout des fiches « scénario ».

La note méthodologique, qui permet de passer des scénarios aux fuseaux, est un document d'une trentaine de pages, assez complet. Il permet de comprendre beaucoup plus largement et en profondeur ce que je viens de vous dire très rapidement. Il permet aussi de comprendre comment nous allons passer de ces scénarios, de ces fonctionnalités, à des fuseaux de 1 000 mètres, demain. Cela vous donne aussi les clés pour comprendre comment nous avons pu présenter certains éléments à nos financeurs, et comment ils ont pu se positionner grâce à ces éléments-là. Ce document décrit également l'objectif de chacun des documents techniques que vous avez dans le kit.

5. FICHES « SECTEUR »

Ce sont des documents A3, comme celui-ci. J'ai pris au hasard celui de Nice-Italie, parce qu'il nous concerne aujourd'hui. Sur la première page figure une carte du secteur concerné, avec certains des éléments de contexte, le tissu urbain principalement. Vous avez la liste des variantes qui ont été étudiées sur ce secteur. Par exemple, le tunnel sous Nice avec un raccordement Nice Saint-Roch, plus une ligne nouvelle vers l'Italie. Un tunnel filant sous Nice, avec un raccordement à Saint-Roch et combinaison ligne nouvelle et ligne existante sur l'Italie. Et puis, un passage en surface à Nice et une combinaison ligne nouvelle et ligne existante pour aller vers l'Italie.

6. RETICULAIRES

Sur la page de gauche, vous avez des « plats de spaghetti » que nous appelons « schémas de desserte » ou « réticulaires » qui donnent, pour chacun des traits que vous voyez, les circulations ferroviaires aux horizons du projet. Vous avez un premier horizon qui est 2012, c'est-à-dire demain, le schéma de TER que nous avons à disposition. La première évolution qui aura lieu d'ici à 2015, ce que nous aurons en 2015, avec les projets qui vont s'achever en cours de route, comme l'amélioration de Canne-Grasse, Canne-Antibes-Nice, et d'autres. Vous avez l'horizon 2023, c'est-à-dire l'horizon des plus gros investissements de la LGV PACA. Puis, l'horizon projeté 2040.

Les petits tableaux en couleurs, sur la gauche, vous donnent le nombre de trains par sens et par heure, en heures de pointe, dans chacun des secteurs. Par exemple, Nice Monaco, Nice Aéroport. Et cela est séparé entre les trains InterCités (IC), les TGV, les semi-directs et les omnibus (TER).

7. MATRICE MULTICRITERE

La matrice multicritère vous donne, pour chacune des variantes, des tendances de comparaison de variantes entre elles. Cela ne signifie pas qu'en absolu cette variante-là est meilleure sur ce critère-là, et donc elle est verte. Cela veut dire, si l'on regarde la première ligne, par exemple, que le tunnel sous Nice, avec une infrastructure nouvelle vers l'Italie, est plus pertinent pour réduire les temps de parcours que de passer sous Nice en tunnel et de mélanger ligne nouvelle et ligne existante par la suite ou de passer en surface. Il s'agit d'une comparaison de variantes entre elles.

8. FICHES « VARIANTE »

Les fiches « variante » sur les Alpes-Maritimes et en particulier sur le secteur Nice-Italie, vous avez trois fiches « variante » principales que nous allons étudier. Prenons la fiche N1, qui est le secteur Nice-Italie, par lequel on passe en tunnel sous Nice avec un raccordement à Saint-Roch et une ligne nouvelle vers l'Italie. Cela vous dit qu'il y a un tunnel, un raccordement si possible à l'Est de Nice, que nous envisageons à Saint-Roch, mais pas forcément, et que nous voulons faire

des lignes nouvelles vers l'Italie. Ce secteur fait à peu près 30 kilomètres, dont un tunnel de 28 kilomètres environ. Ce sont des estimations, ce n'est pas précis du tout. Comme nous ne savons pas exactement où sont les choses, nous imaginons qu'il y aura 28 kilomètres de tunnel. Et compte tenu des vitesses standard à grande vitesse, nous savons que nous aurons un secteur qui sera traversé en 9 minutes, si l'on ne s'arrête pas au milieu.

Pour ce secteur-là et cette solution-là, vous avez deux échelles de temps, 2023 et 2040, pour lesquelles nous avons donné le coût de l'infrastructure. A l'échelle 2023, ce coût est de 4,7 milliards. A l'échelle 2040, il y a d'autres aménagements à faire et cela porte le coût à 4,9 milliards, soit 200 millions d'euros à rajouter pour arriver au bout du projet.

Concernant les aménagements du réseau à l'horizon 2023, certains aménagements sont notés. Par exemple, l'aménagement de quais pour deux voies à Nice Ville. Dans ce cadre-là, il faut faire deux voies à quai en plus à la gare de Nice Ville. Pour l'horizon 2040, il faut une quatrième voie à quai en gare de Monaco, ou créer une nouvelle infrastructure en gare, et un doublement partiel de Nice Drap.

Au-dessous, vous voyez un « plat de spaghetti » – nous le détaillerons un peu plus tard – qui correspond aux dessertes, c'est-à-dire le nombre de trains qui peuvent circuler.

Le tableau suivant présente une synthèse des atouts, des faiblesses et des enjeux territoriaux liés à cette variante fonctionnelle. En termes d'atouts, nous avons beaucoup de lignes nouvelles, un tunnel, et nous améliorons le temps de parcours. En revanche, nous ne passons pas forcément dans Nice Ville, ce qui est peut-être dommage. Nous avons un coût important en regard de la longueur concernée, parce qu'il faut faire un tunnel très long sous Nice. Et puis, nous pouvons avoir une concurrence entre deux gares, Nice Ville et Nice Aéroport, qui ne seront pas complémentaires, mais plutôt concurrentes.

Pour chacune des variantes fonctionnelles, une carte du territoire fait apparaître la zone d'étude préférentielle (un peu plus colorée), avec une flèche un peu énorme qui place de manière grossière l'endroit où pourrait être cette gare, sans une position très précise. De la même manière, la gare de Monaco a été positionnée sur la carte.

Vous avez ces fiches « secteur » et ces fiches « variante » pour tout le territoire entre Aix et l'Italie. Aujourd'hui, je vous avoue que nous restons concentrés plutôt sur Nice. Mais vous avez tout loisir de regarder les autres fiches et les éléments de chacune d'elles, et nous pourrions en discuter ensemble si vous le souhaitez.

9. FICHES « SCENARIO »

A partir des fiches « variante », nous avons construit à peu près 1 200 scénarios différents qui vont d'Aix à l'Italie. Tous répondaient aux objectifs. Nous avons classé ces scénarios et nous sommes arrivés à en sélectionner un certain nombre que nous avons présentés aux financeurs, parce qu'ils étaient contrastés et qu'ils permettaient tous de répondre aux objectifs de dessertes et aux temps annoncés.

Vous avez neuf fiches « scénario » (format A3), qui correspondent aux neuf scénarios qui ont été présentés aux financeurs, le 11 juillet. Ces fiches sont telles que nous les avons présentées, elles n'ont pas été reprises, repackagées pour les faire plus jolies et vous montrer un document « tip top » en termes de communication. Ce sont les fiches brutes, tel que nous les avons montrées aux financeurs. Vous avez donc une carte qui est beaucoup moins jolie que ce que je vous ai passé, parce qu'il y a des flèches qui vous disent bien que ce sont des fonctionnalités qui vont sur le territoire. Nous avons mis des flèches un peu courbes, ce n'est pas le tracé de ligne ; ce sont juste des fonctionnalités.

Arrêtons-nous sur le scénario A. Il passe par Marseille Saint-Charles souterrain, Toulon Centre souterrain, l'Est Var en ligne nouvelle, Cannes souterrain, Nice surface, et en combinaison ligne nouvelle et ligne existante il va vers l'Italie. Le coût de la ligne nouvelle Marseille-Nice est de 14,8 milliards. Les aménagements du réseau existant valent 2,1 milliards. Le secteur Nice-Italie vaut 3,1 milliards.

Pourquoi y a-t-il cette particularité du secteur Nice-Italie qui est tout seul, à part ? Parce que, au départ, la commande de l'Etat était d'avoir une ligne nouvelle qui allait de Nice à Paris. Depuis le mois de janvier 2011, nous avons une modification de la commande, qui nous demande de prendre en compte une ligne nouvelle allant jusqu'en Italie. Nous avons donc bien montré cela en marquant cette séparation. Les travaux que nous prévoyons iront bien d'Aix jusqu'à l'Italie, sans problème. Au départ, nos études devaient faire Aix-Italie, mais les travaux devaient s'arrêter à Nice. Désormais, les travaux vont bien jusqu'en Italie.

Au-dessous, un tableau assez important permet d'avoir une bonne idée des coûts du projet au niveau local. Ce tableau précise le coût du projet cumulé à l'horizon 2023 et le coût du projet cumulé à l'horizon 2040, par lignes existantes, lignes nouvelles et gares nouvelles dans chaque secteur du projet. Par exemple, pour le secteur Nice-Italie, à l'horizon 2023, il y a 200 millions de travaux sur la ligne existante. Il n'y a pas besoin de ligne nouvelle, car dans ce scénario-là on passe en surface. Il n'y a pas de gare nouvelle entre Nice et l'Italie, il y en a une à l'ouest de Nice, mais pas dans Nice. Vous avez le coût global du projet. Et il y a cette caractérisation du scénario : un scénario de la grande vitesse qui dessert tous les centres urbains, y compris Cannes.

Sur cette même page, vous avez la matrice multicritère qui correspond à ce scénario-là, avec la description des atouts et des faiblesses de ce scénario.

A l'intérieur de cette même page, vous voyez apparaître des éléments plus techniques d'exploitation, avec des temps de parcours type, avec des dessertes types de ce que pourront faire les entreprises ferroviaires à l'avenir. On parle « d'entreprise ferroviaire », parce que, à ce jour, la SNCF circule sur les voies, mais d'ici à 2012 toutes les voies françaises seront ouvertes à la concurrence et il se peut que nous ayons des trains de Trenitalia, de Deutsch Bahn, voire des Anglais qui viendraient chez nous faire des trains pour aller en Italie ou ailleurs. Ils pourront, eux aussi, utiliser ces voies. C'est la raison pour laquelle nous parlons « d'entreprise ferroviaire ». Si nous prenons Marseille-Nice, par exemple, en 2010 le temps de parcours est de 2 heures 23 s'il y a 4 arrêts. Dans le cadre du projet, si l'on ne fait pas d'arrêt, nous pourrions faire le parcours en 54 minutes, et en 1 heure 30 s'il y a 3 arrêts entre Nice et Marseille. Ces temps de parcours sont donnés pour des dessertes types sur toute la longueur du tracé.

Au-dessous, vous avez un tableau assez intéressant. Il vous donne le nombre d'arrêts en gare en heure de pointe par type de trains aux quatre horizons du projet, à savoir : la situation actuelle (2012) ; une situation proche (2015), avec certaines évolutions du réseau qui sont d'ores et déjà engagées ; l'horizon 2023, où la plus grosse partie du projet est réalisée ; 2040, le système ferroviaire global est déployé. Pour chacune des grandes gares du secteur, entre Aix et l'Italie, vous avez le nombre d'arrêts en gare par type de trains.

Le tableau suivant correspond aux deux grandes périodes, 2015-2023 et 2023-2040. Il donne par grands secteurs, c'est-à-dire entre Marseille et Aix, autour de Toulon, l'Est Var, l'Ouest des Alpes-Maritimes et le secteur Nice-Italie, tous les aménagements du réseau existant à réaliser à ces deux horizons-là. Par exemple, pour 2040, il faut que l'on ait deux voies supplémentaires à Nice-Ville-Menton, une quatrième voie à quai en gare de Monaco et un doublement partiel à Nice-Drap, pour le scénario A.

Pour ce scénario-là, on vous donne également (page de droite) la longueur totale du trajet, 244 kilomètres, avec 205 kilomètres de lignes nouvelles et 96 kilomètres de tunnel envisagés dans ce scénario.

Les enjeux environnementaux principaux sont dégagés, des enjeux techniques, comme des linéaires de tunnels importants, des enjeux territoriaux sur l'aménagement du territoire et les impacts de ce scénario-là sur le territoire.

Les neuf fiches « scénario » vous sont donc données, ici. Je vous invite à les lire tranquillement à la maison.

Derrière, un A3, maquetté avec les standards de Com que nous avons actuellement, vous donne les quatre scénarios retenus par le Comité de pilotage, le 11 juillet, et qui sont la base de nos discussions, aujourd'hui. Le plus proche des centres villes, le plus économique, le plus rapide, le plus maillé vous sont redonnés, là. Vous les retrouvez dans les quatre fiches qui sont à la suite et qui vous donnent, pour chacun des scénarios, des dessertes types, des temps de parcours, des coûts, les plus et les moins. Ces fiches sont assez synthétiques, mais elles sont intéressantes pour bien comprendre la réalité de ces scénarios.

Vos kits sont-ils bien complets ? Ils le sont. Alors, je continue.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, tous ces documents seront mis en ligne au fur et à mesure sur le site de la LGV PACA.

Laurence GONTARD - Ils sont en ligne.

Fabien PASTOUR - Le kit complet est d'ores et déjà en ligne. Vous pourrez donc le récupérer et le diffuser dans vos associations, ou le récupérer à titre personnel, si vous le souhaitez.

Pour comprendre un réticulaire de desserte, il faut comprendre ce que sont ces lignes et ce que veulent dire ces couleurs. Là, il s'agit d'un extrait pris au hasard sur tout le secteur, avec des couleurs différentes.

Vous avez des fils rouges. Un fil continu, cela veut dire un train par heure et par sens. Sur ce schéma-là, il n'y en a pas. Mais si vous avez une ligne discontinue, avec une discontinuité alternée simple, cela veut dire que vous avez un train non pas toutes les heures, mais toutes les deux heures par sens sur ce trajet-là.

Concernant les couleurs, le rouge signifie « train apte à la grande vitesse ». Ce sont des liaisons qui font soit de l'international, entre la France et l'Italie, par exemple, et qui vont jusqu'à l'Espagne, soit ce sont des trains qui desservent les grandes villes françaises. Ou ce sont des trains qui font des services régionaux à grande vitesse, parce que l'on peut imaginer faire des services régionaux à grande vitesse, avoir des gens qui vivent dans l'Est Var, qui prennent le train dans la gare Est Var et qui vont travailler, par exemple, sur Sophia-Antipolis en descendant à la gare Ouest Alpes-Maritimes. Cela leur évite de passer par toute la côte avec le TER, et ils vont gagner énormément de temps pour aller travailler. Cela permet aux gens qui sont dans l'Ouest Alpes-Maritimes de travailler à Nice ou à Monaco et de se rendre beaucoup plus rapidement sur ce secteur-là.

En violet – ou mauve, selon comment cela apparaît –, les trains intercités TER. Ce sont des trains qui font Marseille-Toulon-Cannes-Nice.

En orange, ou jaune, les TER semi-directs. Ce sont les TER que l'on prend pour aller travailler, qui vont s'arrêter souvent dans les gares.

En bleu, les trains omnibus. Ce sont les trains qui s'arrêtent dans toutes les gares.

Après, vous voyez figurer des rectangles, ce sont les gares. Quand un train s'arrête en gare, il y a un trait fin. Lorsque le train ne s'arrête pas en gare, comme à Saint-Laurent-du-Var, le train à grande vitesse traverse la gare sans s'arrêter.

Concernant l'état actuel du réseau, nous vous présentons deux choses. Tout d'abord, le réseau ferré national, qui est de la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure française, c'est-à-dire

Réseau Ferré de France, qui est le réseau classique, de Marseille jusqu'à Vintimille en passant par Cannes et Grasse et qui va jusqu'à Drap. Et puis, nous avons également pris en compte dans nos études, parce que cela fait partie de la prospective territoriale, les Chemins de fer de Provence qui ne sont pas de la compétence de Réseau Ferré de France, mais qui sont gérés par le Conseil Régional PACA. Nous les prenons en compte dans nos dessertes, parce qu'il y a des interactions entre les deux systèmes.

Vous avez un point sur l'état actuel du réseau qui est celui de 2011. Il va un tout petit peu évoluer à l'horizon 2015. Cannes-Grasse, un train par heure et par sens, à ce jour. Vous avez deux trains aptes à la grande vitesse qui vont jusqu'à Nice Ville. Vous avez un InterCité, un train TER semi-direct. A partir de Cannes, vous avez le TER qui vient de Mandelieu et le train TER qui vient de Grasse qui se rejoignent à Cannes pour filer jusqu'à Vintimille. Vous avez la desserte à deux trains par heure jusqu'à Breil-sur-Roya, et puis la desserte qui va jusqu'à Vintimille. Vous avez les gares existantes.

A l'horizon 2023, il y a un très fort renforcement de l'offre avec non pas un TER par heure, mais quatre TER par heure qui partent de Grasse et qui vont jusqu'à Cannes. Deux sont en terminus à la gare de Cannes, deux autres sont prolongés jusqu'à l'Italie. Sur l'offre TER en provenance de Mandelieu, vous avez non plus un TER, mais deux TER qui viennent de Mandelieu et qui vont être prolongés jusqu'à l'Italie. Vous avez deux TER semi-directs, un InterCité. Et puis, vous voyez apparaître un TGV toutes les deux heures sur ce secteur qui dessert Cannes et qui file vers Nice Ville.

Au niveau de la grande vitesse, en passant par le pôle Ouest Alpes-Maritimes (gare nouvelle), nous avons trois TGV par heure qui vont s'arrêter dans cette gare. Ensuite, vous avez deux TGV toutes les deux heures, c'est-à-dire trois et demi par heure, qui vont passer dans cette gare, qui ne s'arrêteront par forcément tous, et qui fileront vers Nice Ville.

Dans ce scénario-là, vous voyez que tous les trains vont passer par Saint-Augustin. La gare de Saint-Augustin va changer de nom, parce que le pôle d'échange existant de Saint-Augustin est un petit pôle TER qui est simplement un point d'arrêt de train, il n'y a pas de gare proprement dite, c'est une halte. Nous allons créer un nouveau pôle d'échange, Nice Aéroport, qui sera la deuxième grande gare de l'aire niçoise.

Après, vous voyez qu'il y a un renforcement de la desserte de la ligne Nice-Breil. Il y a également un renforcement de la desserte sur la partie Chemins de fer de Provence. Et il y a beaucoup de trains qui partent vers l'Est pour aller à Vintimille, dont des trains à grande vitesse qui filent vers Milan et Gênes, des trains TER qui fileront vers Albenga, Savona, Genova.

Si nous projetons cela à l'horizon 2040, nous complétons encore cette desserte-là en passant à l'heure des dessertes qui étaient toutes les deux heures. Le nombre de TGV est encore renforcé avec des trains qui avaient une fréquence de deux heures et qui passent à l'heure. Il y a toujours des trains qui s'arrêtent à la gare Ouest Alpes-Maritimes, au lieu d'en avoir trois nous en avons quatre. Et vous avez trois trains filants qui ne s'arrêtent pas à Ouest Alpes-Maritimes, mais qui vont filer jusqu'à Nice Aéroport.

Vous avez un renforcement de nos offres TER. Les trains qui s'arrêtaient auparavant à Cannes sont maintenant prolongés jusqu'à Vintimille. Tous ces TER vont pouvoir filer jusqu'à Menton et Vintimille.

Vous avez un renforcement de l'offre TGV sur Cannes, par la ligne classique. La fréquence sur Nice Drap est d'ores et déjà à quatre trains par heure. Vous voyez le passage par Monaco grande vitesse.

(Arrivée de Michel Raybaud)

Ces schémas de desserte évoluent un tout petit peu. Ils ne sont pas exactement les mêmes suivant les solutions que nous pouvons prendre dans Nice, à savoir si l'on est en surface ou en souterrain dans Nice. A l'horizon 2023, imaginons que nous sommes dans les scénarios 1, 3 ou 4, c'est-à-dire les scénarios dans lesquels on passe en surface, tous les trains vont passer par Nice Ville et vont tous s'arrêter dans Nice Ville. Derrière, il y a la desserte vers Drap.

Sur le schéma où l'on est en passage en souterrain sur Nice, les trains passent principalement par Nice Aéroport, mais ils ne passent pas tous par Nice Ville. Nous modifions donc la desserte de Nice Ville, c'est-à-dire qu'il y a un peu moins de trains qui vont sur Nice Ville, et puis ils filent vers l'Italie.

Les mêmes choses projetées à l'horizon 2040. Dans les scénarios dans lesquels on passe en surface, tous ces trains arrivent sur Nice Ville, avec des trains qui sont terminus à Nice. Dans les schémas où l'on passe en souterrain sous Nice, nous avons deux TGV qui ne s'arrêtent pas à Nice.

Odette MOUHAD - Nous voyons deux lignes : celle qui fait Nice CP, qui est en gris, et la part de la ligne de chemin de fer qui mène à Tende ou Cuneo, qui est aussi en gris à partir de Drap. Qu'est-ce que cela veut dire, dans ce scénario-là ?

Fabien PASTOUR - Ce que l'on vous montre sur cette diapositive, ce sont les évolutions de dessertes par rapport à ce qui existe. Il y a toujours la desserte vers Breil, il n'y a pas de problèmes, mais elle est renforcée principalement jusqu'à Drap.

Alain ROLLAND - Pourquoi est-elle en gris ?

Fabien PASTOUR - Nous vous montrons ce qui évolue, c'est juste ce qui est en delta. CP, c'est parce que ce n'est pas sous notre compétence.

Un intervenant - Je croyais que tout ce qui était SNCF était en bleu, sur tous les schémas.

Fabien PASTOUR - C'est simplement un problème de couleurs, mais il y a toujours des trains qui vont jusqu'à Breil et qui passent par Tende, il n'y a pas de souci. C'était pour bien montrer que l'on augmentait fortement la desserte jusqu'à Drap, du fait d'un besoin vraiment plus fort jusqu'à Drap.

Alain ROLLAND - Dans l'état actuel, il n'y a pas deux trains à l'heure pour aller jusqu'à Breil.

Fabien PASTOUR - Dans cette diapositive, nous prenons en compte le fait que le projet Nice-Breil est terminé. J'en ai parlé aux gens qui ont fait ces schémas de desserte, chez nous. A ce jour, il n'y a qu'un train par heure entre Nice et Breil. Le projet Nice-Breil devrait être fini bientôt, et nous aurons deux trains par heure, parce que nous allons moderniser la signalisation. C'est un peu bizarre, parce que si l'on considère que Nice-Breil est fini, on devrait aussi considérer que Cannes-Grasse est terminé et l'on devrait d'ores et déjà avoir deux trains par heure. Nice-Breil devrait être achevé dès 2012, alors que la mise en service de Canne-Grasse est prévue pour décembre 2013 ou janvier 2014. C'est la raison pour laquelle ils n'ont pas voulu mettre les deux « trucs » en place.

Daniel CAROTENUTO - Une précision, deux trains à l'heure sur Nice-Breil, même si cela est repoussé au milieu de l'année 2012, il n'est pas prévu deux trains à l'heure dans toute la journée. Peut-être le matin ou le soir, mais pas dans la journée.

Fabien PASTOUR - Ce que nous donnons, là, ce sont des schémas de desserte en heure de pointe. En ferroviaire, comme vous le savez – vous êtes un ancien cheminot –, on dimensionne une infrastructure ferroviaire sur l'heure de pointe, car c'est le moment de la journée où l'on a le plus de trains, et le plus de trains différents. Lorsque l'on a des trains qui vont à des vitesses différentes, ils ont du mal à travailler ensemble, parce qu'ils se rattrapent et doivent se doubler. C'est le moment où vous avez le plus de TER, car les gens vont travailler, vous avez des trains qui partent ou qui arrivent dans les grandes métropoles pour des voyageurs. Il faut que l'on fasse

coexister tous ces trains en même temps sur une infrastructure. Voilà pourquoi nous utilisons ce moment de la journée pour prendre en compte les circulations. C'est aussi la raison pour laquelle vous ne voyez pas apparaître un type de circulation, les trains fret ; les trains fret ne circulent jamais en heure de pointe, nous les faisons circuler en dehors de la pointe. Par exemple, en dehors de la pointe, nous aurons moins de TER et nous aurons des sillons (trajet entre un point et un autre) disponibles pour faire passer du train de marchandises au lieu de faire passer du train de passagers.

Alain ROLLAND - Ce qui est bizarre, c'est que sur la situation 2023 il y a moins de trains entre Drap et Breil. Il y a un train et demi à l'heure, et nous en aurons deux sur la desserte actuelle. Il y a quelque chose qui ne va pas, là.

Fabien PASTOUR - Je pense qu'il y a une erreur. Le Conseil général a sans doute raison.

Eric GASPERINI - J'ai une remarque, ou plutôt un regret. Je comprends bien – vous venez de le rappeler – que dans vos missions vous n'avez pas à réfléchir sur les Chemins de fer de Provence, mais vous avez dit tout à l'heure que la réflexion s'inscrivait dans un système d'ensemble. Vous avez insisté, parmi les grands objectifs, sur le maillage. En ce qui concerne la région niçoise, je pense qu'il est indispensable de réfléchir à ce maillage Chemins de fer de Provence et le reste du réseau. La solution la plus simple que le GIR préconise depuis longtemps, puisqu'il y a 200 ou 250 mètres pour relier à l'intérieur de Nice avec la gare de Nice Thiers, soit par un aménagement de la Vallée du Var, puisque cette ligne représente aussi un grand intérêt. Il me semble nécessaire, d'une façon ou d'une autre, qu'il y ait une réflexion également qui inclut les Chemins de fer de Provence, même si cela déborde effectivement de votre mission stricte.

Fabien PASTOUR - C'est la raison pour laquelle, dans le cadre du Comité de pilotage et des Comités techniques, le Conseil régional, qui est présent et qui est l'autorité organisatrice de cette partie-là, prend en compte ce besoin-là.

Je sais que ce besoin de connexion particulière entre les Chemins de fer de Provence et la gare de Nice Thiers, par exemple, a été évoqué lors de la concertation de la gare de Nice. Dans les travaux qui sont conduits par l'Etablissement public d'aménagement de la plaine du Var, une réflexion d'ensemble est conduite sur les dessertes et les déplacements au niveau large vers la plaine du Var, qui prend en compte la présence de la ligne des Chemins de fer de Provence, qui a une importance extrêmement forte sur toute la zone basse, c'est-à-dire entre Lingostière et la gare terminus. Dans leur réflexion sur les transports, ils en tiennent compte. Nous travaillons avec eux, parce que nous insérons aussi notre pôle d'échange dans leur pôle d'échange. Nous sommes donc ensemble sur ce sujet-là.

Guy MULLER - La Communauté urbaine peut en dire quelques mots. Nous avons lancé, en association avec la Région, il y a un an et demi, une étude sur la mise en souterrain du dernier kilomètre de la ligne des Chemins de fer de Provence, afin de ne plus avoir de passages à niveau et d'arriver au contact de la station de tramway, à vingt mètres, en intermodalité. Cette solution extrêmement séduisante permet effectivement de supprimer aussi la gare existante, qui était une gare provisoire, créée en 1991. Cela représente un coût important. Nous sommes en contact avec la Région.

Des études doivent être lancées afin de regarder quel sera le devenir des Chemins de fer de Provence, sur la partie basse en particulier. Notre optique est d'ancrer une espèce de train électrique; avec comme option d'améliorer le contact au niveau du tramway, en souterrain ou en aérien, et d'avoir un contact au niveau de Lingostière par un pôle d'échange, dont la position n'est pas encore clairement calée, mais qui très clairement doit se faire avec le tramway, de telle façon que les gens du haut de la ligne puissent aller ensuite sur Nice Centre éventuellement par un train électrique, voire le maintien de la coexistence des deux modes, cela se discutera. Soit

effectivement d'aller sur le pôle de Saint-Augustin et la ligne littorale, l'aéroport, par le tramway. Ce schéma sera effectivement discuté.

L'avantage des Chemins de fer de Provence est que l'infrastructure existe déjà. Nous pensons effectivement qu'elle n'a pas vocation à être une ligne de tramway, parce que la charge n'est pas de même niveau, mais elle peut rendre de très grands services.

Voilà, en quelques mots, les idées que nous avons pour utiliser au mieux ce maillage avec les Chemins de fer de Provence.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Je me permets d'insister à nouveau sur ce point, ayant participé personnellement aux opérations d'aménagement du site de la Libération, donc de l'ancienne gare, qui était, au début du siècle, reliée par chemin de fer à Thiers, mais toutes les emprises sont bâties et cela devient donc totalement illusoire. Je signale tout de même très fortement que les terrains qui ont été livrés aux promoteurs privés prévoyaient, dans le cahier des charges initial, une emprise le long de la bande sud du terrain pour réaliser, soit en surface soit en souterrain, une vraie liaison entre les trams et les trains, soit 300 mètres à pied.

Sur l'enquête publique qui a été menée, et dont nous n'avons pas encore les résultats, cette emprise était totalement virtuelle et l'on ne pouvait absolument pas apprécier. Pire, les travaux prévus, c'est-à-dire le creusement du parking souterrain, qui va poser d'énormes problèmes à cause de l'eau, va se situer en limite nord de l'emprise en question. De fait, je ne vois pas comment l'on pourrait reprendre sur cette emprise un passage en souterrain, puisque cela va devenir une histoire techniquement très difficile.

Nous avons d'ores et déjà opéré le raccordement réel. Il faudrait tout de même réaliser que dans tous les villages qui sont beaucoup plus loin que Plan-du-Var, cela remonte jusqu'à Puget-Théniers, la population a augmenté de 30 % et l'on est obligé d'ouvrir des classes. A cause de la spéculation sur le foncier, qui ne va pas s'améliorer avec l'Eolienne, les gens préfèrent faire les kilomètres et aller là-bas. Il s'agit donc vraiment d'un problème local de déplacements pendulaires qu'il ne faut absolument pas ignorer dans ce schéma.

Daniel CAROTENUTO - Je voudrais rebondir sur les deux interventions précédentes. Nous sommes au début de ce réaménagement de la plaine du Var, pour ce qui concerne Nice. Je pense que vous allez passer vraiment à côté de la plaque si vous ne prévoyez pas, à partir de cette gare multimodale de Nice Aéroport, ce que j'appelle « un raccordement » avec les CP. Je crois que cela est capital. En matière de transport, le voyageur qui prend un tramway et le voyageur qui va travailler à 12 ou 14 kilomètres, ce n'est pas le même ; le temps de parcours n'est pas le même. Si l'on doit mettre une heure et demie ou deux heures par les transports en commun, ce n'est pas bien pratique.

Je vous donne mon point de vue. La gare de Saint-Augustin, non seulement elle devait être multimodale, avec tout ce que vous avez évoqué tout à l'heure, mais il manque surtout le raccordement aux CP : une ligne qui monterait, qui passerait devant le canal et qui irait se raccorder à Lingostière. On peut très bien concevoir un quai à quai à Saint-Augustin, soit avec un TGV soit avec un TER, pourquoi pas ? Pour les gens qui viennent de Cannes ou d'Antibes et qui veulent aller travailler à Lingostière ou à Colomars-La-Manda, c'est très pratique. Cela n'empêchera pas d'essayer de raccorder, bien entendu, l'ancienne gare des CP avec la gare de Nice Ville, cela est nécessaire aussi.

Laurence GONTARD - Si vous voulez bien, nous prenons note, pour le prochain groupe, de l'étude sur le raccordement des chemins de fer de Provence.

Françoise MAQUARD - Pourrait-on voir le schéma 2040 pour les Chemins de fer de Provence, parce que je ne comprends pas quel est le renforcement.

Fabien PASTOUR - Dans ce que l'on vous a donné, il y aurait une gare à Carros-le-Neuf et une autre à Colomars-La-Manda. Ce sont des hypothèses.

Françoise MAQUARD - Cela fait des années que nous, groupement associatif, nous avons demandé que l'on fasse en priorité un passage sur Le Var pour la zone industrielle de Carros, à l'époque. Je voulais vérifier si cette option-là était envisagée.

Fabien PASTOUR - Il s'agit simplement d'une hypothèse qui nous a été transmise. Nous ne maîtrisons pas, et je ne m'engage absolument pas.

Françoise MAQUARD - Tout à fait, mais nous l'avions proposée. Je voulais vérifier que je ne me trompais pas. Merci.

Guy MULLER - Le seul problème, sans parler au nom de la Région, est que, comme vous le voyez, il y a du quart d'heure à partir de Nice-Lingostière. Après, à partir du moment où l'on va en rive droite, si nous allons en rive droite et en rive gauche, nous divisons le cadencement par deux. Le trafic le plus important est effectivement sur la partie basse. Cela dit, il faut tout de même se rendre compte que ce projet de renvoi en rive droite en amont et en aval, qui se traduit par deux viaducs est tout de même quelque chose de lourd – pour ne pas dire plus. En même temps, s'il n'y a pas les deux viaducs, cela a une fonctionnalité relativement limitée.

Disons que cela est une vision de la Région. A l'époque, nous avons signifié que cela ne nous paraissait pas forcément être le lieu de ce genre de projet qui concerne essentiellement les lignes littorales. Dans le cadre du maillage, cela n'a pas grand intérêt, mais ce ne sont pas les mêmes acteurs, etc. Je pense qu'il revient à la Région d'en parler.

Un intervenant - C'est vraiment à titre d'information.

Françoise MAQUARD - C'est de l'information, mais cette proposition que nous avons faite remonte au moins à une dizaine d'années.

Odette MOUHAD - Dans l'OIN, il est prévu, puisqu'il y a eu une enquête publique, de construire sur cette voie de 40 mètres une ligne de tramway qui est censée aller jusqu'à Saint-Isidore. Nous ne pouvons tout de même pas multiplier les soucis et les problèmes. Si une ligne va jusqu'à Saint-Isidore, on peut prendre un train et compléter. Nous pouvons le prévoir, mais peut-être pas en faisant des travaux de passément du Var.

Françoise MAQUARD - C'est pratiquement trop tard.

Fabien PASTOUR - A ce moment-là, nous pourrions regarder ce qui est imaginé à ce jour en matière de raccordements possibles entre les Chemins de fer de Provence et Nice Aéroport, et voir si quelque chose a été étudié au niveau ferroviaire. Nous pourrions éventuellement modifier un peu la demande.

Françoise MAQUARD - On peut vous demander également comment vous passer le Var et comment vous passer les Paillons.

Fabien PASTOUR - Nous allons évoquer les passages de cours d'eau juste après.

La structure géologique du territoire des Alpes-Maritimes est un peu particulière. Nous avons des cours d'eau (la Siagne, la Brague, le Loup) et nous avons le Var. Ce sont des cours d'eau assez sympathiques, parce qu'ils sont là depuis longtemps et ils ont bien fait leur lit. Nous avons donc des lits très profonds, celui du Var doit faire une centaine de mètres d'épaisseur – si mes

souvenirs sont bons – et ce sont des alluvions qui ne sont pas très favorables au passage en tunnel. Les options que nous avons sont des options de passage en surface, en viaduc au-dessus du Var. Etant donné que nous devons arriver sur un pôle d'échange qui est du côté du MIN, cela signifie que nous allons arriver pratiquement à mettre un pont avec des rails à côté des ponts ferroviaires existants. Vu que l'on va descendre de l'Ouest Alpes-Maritimes, qui est donc un peu plus haut que l'arrivée sur le Var, nous aurons certainement de nombreux tunnels pour arriver jusque dans la zone de Saint-Laurent-du-Var, nous déboucherons dans Saint-Laurent-du-Var en tunnel, et l'on se connectera sur ce viaduc pour arriver sur le pôle d'échange Nice Aéroport.

Après, lorsqu'on arrive sur le secteur Est, vers Saint-Roch, nous voyons bien que la topographie évolue et que l'on revient tout de suite sur un secteur beaucoup plus escarpé, avec beaucoup plus de collines et de montagnes avec des à-pics importants. Nous allons avoir un secteur énormément contraint par beaucoup de tunnels et quelques passages à l'air libre entre des tunnels – nous le verrons un peu plus loin.

Globalement, dans le secteur des Alpes-Maritimes, nous allons avoir entre 25 et 30 % de trajets à l'air libre. C'est pratiquement un métro sur un département.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Je voudrais encore poser une question à propos du réticulaire. Au regard de ce dessin, il est frappant que vous privilégiez Nice Riquier par rapport à Nice Saint-Roch (premier petit barreau sur le bleu, au Nord). Pour qui connaît un petit peu Nice, Saint-Roch est une emprise énorme qui appartient en propre à la SNCF ou à RFF, je ne sais plus qui est le propriétaire foncier.

Fabien PASTOUR - Elle appartient aux deux cousins.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Sur cette emprise, les rails et les quais sont là, et l'on peut les aménager. Allez-vous faire passer tout cela sur Nice Riquier ? Vous allez voler par-dessus les TNL ?

Fabien PASTOUR - Non, ça passe !

Odette MOUHAD - Cela ne veut pas dire qu'il y aura autant de lignes.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - J'ai bien compris, mais Riquier est tout de même un tout petit « truc ».

Fabien PASTOUR - Les voies sont les mêmes partout. Là, cela ne veut pas dire que nous allons rajouter des rails, cela veut dire qu'il y a des trains. Après, nous dimensionnons le nombre de rails qu'il faut pour faire passer le nombre de trains qui va bien.

Michel RAYBAUD - Pour ce qui concerne la liaison entre la gare multimodale et la gare de Nice Ville, j'ai bien entendu les difficultés d'insertion des sillons de chemin de fer. Dans les quatre scénarios proposés, il me semble que c'est uniquement le scénario le plus rapide qui prévoit la traversée de Nice en tunnel. Est-ce exact ?

Fabien PASTOUR - Tout à fait.

Michel RAYBAUD - J'aurais deux questions. Dans le cas de ce scénario, s'il devait y avoir effectivement l'impossibilité de faire autrement que de passer en tunnel, avez-vous d'ores et déjà l'idée de savoir où va passer ce tunnel ? Va-t-il passer sous la ligne, ou avez-vous une autre idée de tracé pour le tunnel sous la ville de Nice. Voilà ma première question.

La seconde question. Si malgré tout l'on devait faire un tunnel – et j'ai bien vu que dans ce cas la gare centrale ne serait pas desservie –, n'y aurait-il pas la possibilité d'aménager en souterrain quatre voies en sous-sol afin de desservir la gare centrale ? Y a-t-il d'autres endroits pour desservir la gare centrale en souterrain ?

Fabien PASTOUR - Un bref retour en arrière. Les quatre scénarios sont contrastés. Il y en a un dans lequel il y a effectivement la solution avec un tunnel filant sous Nice. La volonté d'avoir ce tunnel filant est d'aller le plus vite possible vers l'Est. Le fait d'avoir un tunnel filant sous Nice donne deux options. Soit à partir de Nice Aéroport on va filer vers l'Est et l'on ne s'arrêtera pas dans Nice Ville, soit nous aurons des trains à grande vitesse qui iront dans Nice Ville, qui s'y arrêteront et qui pourront éventuellement continuer vers l'Est. Vous avez donc toujours la possibilité d'avoir des trains qui s'arrêtent à Nice Ville, dans certains cas, et qui ne passent pas par le tunnel.

Actuellement, nous avons des fonctionnalités. Hormis Nice Aéroport, où nous savons à peu près où va être la gare, et c'est le seul territoire où nous savons à quelques centaines de mètres près, nous savons où elle est. Ouest Alpes-Maritimes, nous n'en avons aucune idée. Nice Ville, nous savons où elle sera, si elle existe. Mais le reste n'existe pas. Comment je relis ces points entre eux ? Il n'y a pas de tracé, à ce jour. Je ne sais pas vous dire où va être le tunnel, s'il doit y être, quelque part dans Nice.

Michel RIBAUD - C'est peut-être l'enjeu de nos réunions.

Fabien PASTOUR - C'est tout l'enjeu des réunions.

Sur l'aménagement d'une gare souterraine en centre-ville, lors du Comité de pilotage nous avons proposé aux financeurs une gare souterraine à Nice en plus de Nice Ville. Ils n'ont pas retenu cette option, parce qu'ils considéraient que le fait de pouvoir débrancher des trains en amont et d'aller dans Nice Ville correspondait, dans ce cadre-là, à une desserte correcte de la gare de Nice Centre. Ils n'ont pas demandé à avoir l'étude d'une gare de Nice Ville souterraine en plus.

Daniel CAROTENUTO - Sur la section de ligne qui va aller de Nice Saint-Augustin à Nice Ville sur deux voies, combien y aura-t-il de trains à l'heure en 2023, en comptant tous ces trains-là ?

Fabien PASTOUR - A l'horizon 2023, onze trains et demi.

Daniel CAROTENUTO - Onze trains à l'heure, dans chaque sens.

Fabien PASTOUR - Absolument. Nous allons faire de la domestication. Dans le ferroviaire, la domestication consiste à adapter la vitesse des trains à une section particulière pour des contraintes d'exploitation particulières. Cela veut dire que, sur ces quatre à six kilomètres qu'il y a entre ces deux gares (selon l'endroit où l'on met Nice Aéroport), tous les trains vont être mis à la queue leu leu, avec un intervalle entre eux raccourci et à une vitesse donnée qui sera la même pour tout le monde. De cette manière, nous arrivons à faire passer plus de trains. Pour être sûrs que ce tronçon-là ne « flingue » pas toute la ligne au moindre incident sur ce tronçon-là, nous allons créer des communications entre les voies, ce que nous appelons « installations permanentes ». Les installations permanentes sont des échangeurs entre les voies, qui permettent aux trains de passer de l'une sur l'autre régulièrement sur ce trajet-là, afin d'éviter qu'un train soit arrêté sur les voies. Cela pénalise un peu les circulations, en termes de temps, puisqu'il y a une petite perte de temps. Mais il y a toujours des circulations qui peuvent passer, à la différence de ce qui se passe actuellement sur la plupart des parties du réseau : lorsque l'on plante un train on arrête le réseau.

Michel RAYBAUD - Pour ce qui concerne la liaison entre la gare multimodale et Nice Ville, il n'y aura pas la possibilité de mettre une troisième voie. Normalement, cela était prévu, mais compte tenu de la voie rapide à côté, il faudrait riper une voie, mais c'est très juste.

Fabien PASTOUR - En général, dans le ferroviaire on fait assez peu de troisièmes voies, ou on les réserve à des projets un peu particuliers. Par exemple, la troisième voie entre Cannes Antibes et Nice, dont une première phase est en cours de travaux. Cette particularité est qu'une voie va être dédiée à un trafic TER, avec une certaine fréquence. En l'occurrence, le niveau de desserte

que nous voulons à l'horizon 2023 et celui que nous ambitionnons pour 2040 sont d'un tel niveau qu'une troisième voie ne suffit pas. Il faudrait, à ce moment-là – je vous parle plutôt de la partie littorale en amont de Nice Aéroport. Si nous voulions projeter ce type d'infrastructure sur le réseau existant, il faudrait avoir deux voies complètement dédiées pour la grande vitesse et deux voies totalement dédiées à tous les autres trains. Imaginons que nous ayons besoin de faire cela entre Nice Aéroport et Nice Ville, ce n'est pas trois voies qu'il faudrait, mais quatre. La particularité est de pouvoir domestiquer les trains, et cela passe sur deux voies.

Un des atouts très forts de cette solution est de créer ce pôle d'échange à Nice Aéroport, qui va devenir très clairement la deuxième gare de Nice, la gare grande vitesse de Nice, avec une clientèle assez orientée grande vitesse. Ce ne sera pas comme certaines gares, en France, où nous avons 70 % de TER et 30 % de trains grande vitesse. Là, nous aurions peut-être un peu plus de grande vitesse, moitié/moitié. Ce sera la deuxième grande gare de Nice, qui permettra d'avoir un gros tampon pour faire passer tous les trains, ou les faire attendre, et les mettre à la queue leu leu pour aller jusqu'à Nice Ville. Cela permet de ne pas avoir à essayer de caser deux voies en plus quelque part, car lorsque l'on voit la voie Matisse et d'autres, on se demande comment l'on pourrait faire.

Daniel CAROTENUTO - D'où l'intérêt, peut-être, de prévoir le souterrain entre ces deux gares, qui est prévu au scénario 2.

Fabien PASTOUR - Pourquoi pas...

Daniel CAROTENUTO - Cela donnerait un petit peu d'air aux deux autres voies pour les TER.

Fabien PASTOUR - Avez-vous d'autres questions sur les scénarios et les schémas de dessertes, ou voulez-vous que je passe à la suite ?

Nous avons parlé de fonctionnalités, nous allons maintenant parler du secteur.

Nous allons regarder comment ce projet-là se projette sur notre territoire, les Alpes Maritimes au sens large, et plus particulièrement sur le secteur de Nice.

Comme je vous le disais, nous avons la nécessité de doubler la voie existante, soit par une nouvelle infrastructure soit en travaillant sur la ligne existante, sauf dans un secteur particulier entre Nice Ville et Nice Aéroport. La capacité du réseau nous oblige à augmenter le nombre de voies ou le nombre de lignes, et donc à avoir deux infrastructures. Sinon nous ne passerions pas tous ces trains, dans le futur. Nous avons une seule ligne historique, qui a entre 140 et 160 ans selon les tronçons. Clairement, une ligne pour desservir d'est en ouest un département ou carrément une région, ce n'est pas adapté. En effet, dès qu'il y a le moindre problème sur l'infrastructure elle-même, si un rail qui casse ou qu'un tunnel a un petit souci, on plante tout le réseau. Une seule ligne ne suffit pas. Et puis, il faut un réseau maillé pour des problèmes de fiabilité, pour pouvoir passer d'une ligne à l'autre.

Pourquoi faut-il découpler les lignes ? Pourquoi faut-il que cette infrastructure ne soit pas sur une ligne littorale ? Clairement, le tissu urbain des Alpes-Maritimes – et globalement, le problème est le même partout sur PACA, hormis peut-être certains endroits du Var – est extrêmement dense. On peut se dire que l'on va rajouter des voies à côté des voies existantes sur le littoral. Imaginons, à Villeneuve Loubet, il y a deux voies, il y en aura une troisième bientôt. Eh bien, mettons une quatrième voie ! Ce n'est pas possible, il y a des immeubles de tous les côtés, il faudrait exproprier des maisons et des immeubles entiers, ce n'est pas imaginable. Alors, mettons les voies les unes au-dessus des autres. Vous avez votre maison à Villeneuve Loubet, la belle vue sur la mer, et l'on vous met deux voies en plus en estacade. Non seulement cela vaut extrêmement cher, mais du point de vue paysager, c'est une hérésie. En outre, en termes de fonctionnalités ferroviaires, nous ne répondons pas aux besoins, puisque nous allons avoir des temps de parcours extrêmement longs, car la voie est extrêmement sinueuse.

Si l'on ne passe pas par-dessus, pourquoi ne passe-t-on pas par-dessous ? Nous n'allons pas passer par-dessous, parce qu'un tunnel vaut encore plus cher qu'un pont, et tant qu'à faire un tunnel autant le faire tout droit et ne pas passer par le littoral. Donc, faisons une nouvelle infrastructure.

Sur ce territoire-là, vous l'avez bien compris, nous prévoyons ce nouveau pôle d'échange, cette nouvelle gare. J'aime bien parler de « pôle d'échange », parce que cela permet de voir autre chose que du train. J'ai beau être RFF, je pense aussi à autre chose que des trains. Je pense aussi à ces besoins de connexions. Lorsque je vais travailler le matin, je prends des TER, mais j'aime bien aussi avoir des bus qui vont jusqu'à la gare.

La création d'une nouvelle gare Nice Aéroport est un des points forts de ce projet. La domestication des trains permet de ne pas casser tout le centre-ville de Nice, en utilisant des voies existantes. Nous pouvons passer sous Nice en tunnel. C'est plus cher, c'est l'inconvénient de cette solution. En revanche, comme vous le disiez, cela permet d'avoir deux lignes complètes et de fiabiliser le réseau. Il faut que l'on soupèse ces deux éléments-là et que l'on essaie de trouver ensemble le scénario qui va bien.

Il faut aussi que nous regardions ensemble les temps de parcours, ils peuvent être aussi un élément de décision. Il est peut-être intéressant de voir comment l'on peut faire plus ou moins vingt minutes entre Nice et une autre ville ou entre Paris et Nice. Nous pouvons choisir le scénario qui répond au mieux aux enjeux du territoire. Vingt minutes, cela justifie-t-il de mettre plus d'argent pour tel scénario ou pas ? Ces minutes-là, c'est au territoire à peser leur valeur.

Je vous le disais, le territoire des Alpes-Maritimes est très contraint : beaucoup de vallées, des montagnes, une géologie très particulière, des cours d'eau très compliqués à franchir. Le coût du projet est très impacté par toutes ces contraintes, et le principe de réalité économique va s'appliquer à nous comme partout.

Est-ce que nous voulons cette ligne ? Si nous la voulons, il faut qu'elle soit finançable, qu'elle soit dans une fourchette de prix raisonnables. Et cela veut dire que, par moments, il faut passer en surface. Même si dans 70 % des cas nous allons être en tunnel, pour 30 % des cas il va falloir trouver ensemble comment nous allons insérer ces trains dans le paysage. Pour vous donner une idée des coûts, une ligne nouvelle à grande vitesse en surface, lorsqu'il n'y a aucun souci et que l'on passe tranquillement dans les emprises nouvelles, on fait notre travail en surface, on crée notre infrastructure, c'est entre 10 et 20 millions le kilomètre. Si vous passez en viaduc, dans des conditions standard, sans difficulté, c'est entre 40 et 50 millions d'euros le kilomètre. Alors, vous vous dites : je vais passer dans le tunnel. Le tunnel, c'est juste 80 millions ou 100 millions d'euros le kilomètre, c'est-à-dire quatre fois plus cher que de faire de la ligne en surface. Et ces coûts sont donnés pour des conditions standard, c'est-à-dire que ces conditions standard peuvent être péjorées ou contrariées par un territoire et une géologie qui ne sont pas favorables. Ce sont donc des coûts moyens. Les coûts peuvent vraiment évoluer sur les tunnels.

Laurence GONTARD - Avez-vous des questions sur cette traduction des scénarios ?

Daniel CAROTENUTO - Dans les coûts en surface que vous venez d'évoquer, le prix de l'immobilier est-il pris en compte pour la traversée des agglomérations et des zones denses, ou est-ce uniquement des prix de travaux ?

Fabien PASTOUR - Il s'agit d'un prix moyen qui comprend les travaux et le linéaire de terrain qu'il faut récupérer en surface.

Daniel CAROTENUTO - Dans les travaux de surface, il faudra donc ajouter le prix de l'immobilier.

Fabien PASTOUR - Non, il est pris en compte. En gros, sur un projet de LGV de la taille de la LGV PACA et de tout le système qui va autour, le poids de l'immobilier dans le projet se situe

entre 3 et 6 % du coût du projet en moyenne, en France. Cependant, chez nous, il se peut que l'on soit plus près de 6 % que de 3 %. De l'autre côté, comme nous allons avoir de nombreux tunnels, nous serons peut-être un peu moins cher sur la partie immobilière. En revanche, nous allons un peu faire un peu exploser la partie ouvrages d'art.

Odette MOUHAD - Tout à l'heure, vous avez parlé de 24 à 26 kilomètres de tunnel entre Nice et l'Italie, ce sera quasiment en tunnel. Ce sera presque un métro.

Fabien PASTOUR - Si nous avons 70 % du secteur qui est parcouru en souterrain, cela fait tout de même un peu métro.

Odette MOUHAD - C'est une ligne qui va être extrêmement coûteuse, sur cette partie-là.

Fabien PASTOUR - Tout à fait. Je ne vous cache pas que ce secteur de ligne va coûter cher.

Odette MOUHAD - En plus des investisseurs dont vous avez parlé, je pense que la Principauté de Monaco va s'intéresser à ce projet.

Fabien PASTOUR - La Principauté de Monaco fait d'ores et déjà partie des financeurs.

Odette MOUHAD - A-t-on détaillé les parties Est Var, Ouest de Nice et Nice Aéroport ? Il s'agit d'une construction de ligne, mais nous ne savons pas du tout où elle va passer. Lorsque vous dites Nice Aéroport, cela veut dire qu'elle va arriver à la gare multimodale de Saint-Augustin, en gros ?

Fabien PASTOUR - En gros, elle arrivera au niveau du MIN, entre le MIN et Nice Saint-Augustin existant.

Odette MOUHAD - Pour l'instant, rien n'est décidé sur ce tracé-là, à moins que ce soit décidé dans d'autres commissions de travail.

Fabien PASTOUR - Si nous avons décidé, cela voudrait dire que la concertation serait terminée.

Odette MOUHAD - Avons-nous des scénarios de travail sur cette partie ?

Fabien PASTOUR - Il y a quatre groupes de travail dans les Alpes Maritimes, trois dans le Var et trois dans les Bouches-du-Rhône. Chacun a un secteur géographique qui correspond à un segment de tracé à traiter.

Laurence GONTARD - Toutefois, rien ne vous empêche, ici, dans ce groupe, de donner votre avis sur un autre secteur géographique.

Odette MOUHAD - Cela vient à peine de commencer. Nous pourrions peut-être donner un avis plus tard, lorsque nous en aurons connaissance.

Eric GASPERINI - Plusieurs remarques. Tout d'abord, je crois que nous sommes bien conscients, tous, de l'obligation que vous avez de passer dessus ou de passer dessous ; il faut passer ailleurs. Il faut de toute façon une seconde infrastructure, une seconde ligne sur l'essentiel du parcours, en particulier dans les Alpes-Maritimes. Cela dit, je pense qu'il faut absolument qu'il y ait une réflexion en profondeur sur le temps gagné ou le temps perdu, et sur cette fameuse question des minutes marginales extrêmement coûteuses. Je comprends bien que, en termes de marketing, en deçà de quatre heures, ce qui est le rêve d'un certain nombre de Niçois, est quelque chose de séduisant. Mais je crois que sur un projet de ce type et sur une réflexion d'ensemble, en termes d'aménagement du territoire et de mode de vie, cinq, dix ou quinze minutes de différence, à partir du moment où l'on a la sécurité et la régularité, cela compte peu.

Encore une fois, pour nous, Paris n'est pas la seule liaison intéressante. Dans votre présentation, vous avez surtout insisté sur ce qui correspond à vos ordres de mission, sur les dimensions régionales et nationales. Concernant les dimensions internationales, heureusement, l'Italie est prise en compte, mais c'est aussi l'ensemble de l'Arc méditerranéen, et aussi du côté de

l'Espagne. Ne nous focalisons pas sur quatre heures sur Paris, et recherchons un tracé qui soit efficace, mais réfléchissons aussi sur cette dimension.

Cette question est importante pour nous, nous l'avons plusieurs fois souligné, compte tenu de la proximité du [inaudible] dans le secteur Alpes Maritimes, est-il absolument nécessaire d'avoir un tracé grande vitesse ? Ne peut-on pas réduire la vitesse ? Une réduction de la vitesse, en particulier puisqu'il faudra une partie importante en tunnel, ne conduit-elle pas à une réduction significative du coût au kilomètre d'un tunnel avec un format un peu différent ?

Fabien PASTOUR - Monsieur Casperini, ce que vous dites est vraiment très intéressant, et je vais rebondir dessus. Clairement, j'ai dit en débutant que Nice-Paris était un temps de quatre heures, parce que c'était un des temps structurants du projet. Mais j'ai dit que nous ne pouvions pas donner tous les temps intermédiaires, parce que, en fait, en faisant du Nice-Paris en quatre heures, nous allons accélérer toutes les liaisons entre Nice, Toulon et Marseille.

Avant que vous arriviez, je projetais le film d'animation, qui montre bien que nous travaillons sur un secteur qui, à notre échelle, est large, c'est PACA, mais ce secteur-là va s'intégrer dans un secteur beaucoup plus large qui est l'Europe. Nous avons donc bien en tête la possibilité d'aller de Marseille jusqu'à Barcelone, et permettre à des trains qui viennent de l'Ouest des Alpes-Maritimes, de Nice et de l'Italie d'aller jusqu'à Barcelone, et ne pas faire que du nord/sud vers Paris. Cela fait vraiment partie des éléments forts du projet.

L'Arc méditerranéen est une des trois clés d'entrée du projet.

- Nous devons diffuser la ligne grande vitesse.
- Nous devons intégrer le maillon manquant de l'Arc méditerranéen, c'est-à-dire la LGV PACA. Nous travaillons donc avec nos amis italiens et nos amis espagnols.
- Nous devons aussi favoriser les trains du quotidien.

Ce sont les trois missions que nous a données Jean-Louis Borloo en 2009.

Après vient la question de la grande vitesse et des minutes qui valent cher, et cette question est importante. Comme je l'ai dit, le territoire est contraint. Nous aurons des tunnels, et nous ne nous en passerons pas.

Sur le temps que l'on doit passer entre Ouest Alpes-Maritimes et Nice Aéroport, ce secteur est important, parce que Nice Aéroport est pratiquement une gare d'arrêt général pour les TGV. Nous allons donc prendre en compte le fait que l'on s'arrête à Nice Aéroport pour intégrer dans nos calculs de vitesse le fait que l'on va commencer à ralentir assez tôt avant Nice Aéroport et que l'on va s'arrêter à Nice Aéroport. Dans ce secteur-là, les vitesses seront soit croissantes en filant vers l'ouest soit décroissantes en arrivant vers Nice Aéroport. Cela permet de gagner de l'argent, parce que nous n'avons pas les mêmes contraintes de tracé lorsque l'on va moins vite. Nous ne savons pas où sera la gare Ouest Alpes-Maritimes, nous ne savons pas où elle et nous ne savons pas non plus comment elle sera, car nous n'en avons pas encore discuté. Tous les trains ne vont pas s'arrêter à la gare Ouest Alpes-Maritimes, il se peut très bien sur les x trains qui vont passer par heure, trois vont s'arrêter. Cela veut dire que nous aurons des trains filants. Le fait que ces trains soient filants sera-t-il intéressant dans le cas d'une gare que l'on peut passer à pleine vitesse ? Il est possible de passer à pleine vitesse dans une gare, il suffit d'avoir des structures dissociées, c'est-à-dire la partie voyageurs d'un côté et la partie grande vitesse au milieu découplée. Est-ce que ce doit être une gare où nous avons des trains ralentis ? Si ce sont des trains ralentis, on peut aussi travailler sur la partie un peu en amont d'Ouest Alpes-Maritimes et avoir des vitesses de lignes qui sont un peu différentes, et gagner de l'argent ou pas. C'est à voir. Nous pouvons peut-être gagner aussi des contraintes de tracé.

Nous sommes en train d'étudier ces points, mais cela est déjà pris en compte sur la partie Nice Aéroport, parce que nous savons que c'est pratiquement une gare d'arrêt général. Dans cette partie-là, nous étudions d'ores et déjà les vitesses. A ce jour, les contraintes de vitesses ne sont pas figées sur le projet.

Laurence GONTARD - Je note cette question, qui a été posée dans d'autres groupes et à laquelle nous apporterons des réponses plus précises et chiffrées, soit la fois prochaine soit à la troisième session.

Eric GASPERINI - Je voulais évoquer un dernier point, un cinquième scénario qui n'est pas envisagé pour le moment, celui de mixité voyageurs/fret. Vous n'avez pas du tout évoqué cette dimension.

Fabien PASTOUR - La mixité voyageurs/fret, cela veut dire que sur une même ligne nous pouvons faire circuler des trains à grande vitesse et des trains fret. Dans ce projet, la commande est claire, il ne s'agit pas d'avoir une ligne mixte fret/grande vitesse. Pourquoi ? Parce qu'une ligne mixte coûte 30 à 40 % plus cher qu'une ligne fret. Et compte tenu des contraintes de notre territoire, cela nous contraindrait encore plus sur le tracé. En effet, les trains fret ne vont pas à la même vitesse que les trains à grande vitesse, il y a donc des installations en plus à avoir pour que ces trains se croisent. Par ailleurs, les contraintes de tracé sont vraiment très différentes : les trains de marchandises ne vont pas vite et n'ont pas la capacité de franchir les mêmes pentes que les trains à grande vitesse. Cela nous contraint sur le type de tracé à produire, et il est très difficile de l'insérer sur le territoire.

Quant au fait d'avoir une deuxième infrastructure en bord de mer, vous allez me dire que passer les trains fret en bord de mer est une hérésie. Actuellement, les trains fret passent la nuit et ils font un « boucan » pas possible. De plus, ces trains pénalisent à mort RFF, parce que nous devons entretenir nos voies la nuit, mais nous ne pouvons pas le faire.

Eric GASPERINI - Et donc il en passe peu, et donc c'est la route, et ce sont des millions...

Fabien PASTOUR - Il en passe peu, parce que, à ce jour, la demande n'est pas là. Nous le verrons ensemble après.

Eric GASPERINI - Lorsque l'on parle de coût économique, il faut bien sûr réfléchir en coût consolidé. Vous, vous avez le coût des infrastructures, c'est votre mission première à RFF, mais la responsabilité de nos élus et des décideurs est bien de l'envisager de façon plus large, y compris s'il y a un surcoût dans la création de l'infrastructure.

Fabien PASTOUR - Là, j'ai un coût de 30 à 40 %, cela a tué le projet. Après, comme je vous le disais, les trains passent sur la ligne littorale la nuit. Le fait d'avoir une infrastructure très largement dimensionnée sur une heure de pointe, cela veut dire que le reste de la journée – de jour, plus de nuit – nous allons pouvoir insérer sans problème des trains de fret sur la ligne classique. Nous pourrions ainsi avoir beaucoup plus de sillons disponibles, que nous savons que nous n'utiliserons pas toujours, parce qu'il y a actuellement un problème de demande et un problème d'offre. Il n'y a pas d'offres, mais il est vrai qu'il y a peu de demandes de notre part. Dans un document que nous allons vous donner, vous verrez qu'un état des lieux du fret a été fait. Vous aurez des éléments à lire.

En créant cette offre, nous espérons induire un besoin, et induire un besoin de jour, ce qui favoriserait le fret sans pénaliser les habitants, puisque ce ne sont pas des trains qui font du bruit à 4 heures.

Laurence GONTARD - Je précise que le fret fait l'objet d'un traitement spécifique en groupe de travail thématique.

Fabien PASTOUR - Le GIR Maralpin y est associé, c'est eux qui l'ont demandé.

Michel RAYBAUD - Pour ce qui concerne les scénarios étudiés dans d'autres groupes thématiques, je pense qu'il serait intéressant, au fur et à mesure du travail de chaque groupe, que nous ayons, peut-être dans deux ou trois séances, un aperçu de ce qui s'est dit sur le groupe de Cannes ou sur celui de Sophia-Antipolis. S'agissant des Alpes-Maritimes, il y a deux distinctions : Nice en souterrain ou pas, et Cannes avec un raccordement à la ligne Cannes-Grasse ou sans raccordement. Pour ce qui concerne la vitesse entre Nice et Cannes, ce ne sera pas forcément la même si des solutions de raccordement sont prévues entre la ligne nouvelle et la gare de Cannes Centre. Monsieur parlait justement de la proximité entre deux gares TGV, qui n'est pas un inconvénient, puisque sur la ligne Paris-Marseille, par exemple, vous avez la gare d'Aix-en-Provence et la gare d'Avignon. Bien souvent, si vous vous arrêtez à Aix-en-Provence, le train ne s'arrête pas à Avignon, et inversement. Entre Mâcon et Montceau-les-Mines, vous avez également deux gares qui sont tout de même un peu plus éloignées. Il est vrai que l'on peut en tenir compte.

Concernant le temps de trajet, on nous parle souvent d'un trajet de quatre heures entre Nice et Paris. Je pense que cela sera difficile à obtenir, à partir du moment où les différents scénarios prévoient d'ores et déjà des tracés entre Nice et Marseille en un peu plus d'une heure. Il sera difficile de baisser le temps de parcours entre Paris et Marseille, car vous avez des sections à 300 km/heure entre Lyon et Marseille, et peut-être bientôt à 320 km/heure. Mais entre Paris et Lyon, qui était la première ligne nouvelle et qui est fort accidentée, la vitesse actuelle est de 270 km/heure et je ne pense pas que l'on puisse réduire encore le temps de parcours entre Paris et Lyon. Quatre heures seraient un minimum, il faudrait plutôt voir 4 heures 15, nous ne sommes pas à un quart d'heure près.

Fabien PASTOUR - En gros, s'il y a zéro arrêt entre Nice et Paris, c'est 4 heures, c'est-à-dire qu'un train direct Nice-Paris par heure, ce sera 4 heures. Il y en a actuellement. Imaginons un train qui, aujourd'hui, part de Marseille pour aller à Paris, et qui a un arrêt à Aix TGV et à Avignon TGV, son temps de parcours ne sera plus de 3 heures 01 ou 3 heures 02 ; il sera de 3 heures 13. Là, nous avons dix minutes de trajet en plus. Pour les entreprises ferroviaires, nous avons la possibilité de vraiment remplir les trains. En effet, à ce jour, les trains qui partent de Marseille ne sont pas pleins, mais lorsqu'ils arrivent à Aix TGV ou Avignon TGV ils sont pleins. Pour les entreprises ferroviaires, il y a un réel enjeu à remplir leurs trains, et cela est peut-être un attrait fort de la ligne.

Pour un Niçois qui va à Paris, 4 heures, 4 heures 10 ou 4 heures 12, imaginons deux arrêts, c'est peut-être un type de desserte intéressant. Est-ce grave de perdre dix minutes, et cela ne rentabilise-t-il pas le train ? Il est peut-être intéressant d'avoir ces dix minutes.

Comparer le train et l'avion, 4 heures de temps de trajet pour l'avion, le temps d'aller à l'aéroport, de se garer, de prendre son avion avec les contraintes actuelles de sécurité, d'arriver à Orly... 4 heures, vous n'êtes pas mal, 4 heures 15, cela ne change pas grand-chose.

Odette MOUHAD - Je voudrais ajouter à ce propos qu'il faut tout de même être plein d'espoir. Le TGV va mettre 4 heures ou 4 heures 15, mais dans vingt ans, il mettra peut-être 3 heures 45, parce que les TGV iront peut-être plus vite, les lignes seront peut-être plus performantes, je ne sais pas.

Comme le disait Monsieur, du GIR Maralpin, je pense que nous devons voir tout l'Arc méditerranéen, bien plus que Paris. Cela permet, par exemple, d'arriver à Marseille en 1 heure ou 1 heure 05, ce qui est une plaie. Franchement, qu'il n'y ait que deux cents kilomètres à faire et que

l'on mette 2 heures 30 pratiquement tout le temps, ce qui oblige énormément de gens à prendre leur voiture.

Fabien PASTOUR - Si je fais une addition simple entre ce qui est projeté, Marseille-Gênes se fera en 2 heures 38 au lieu de 5 heures 23.

Pour ce qui est des vitesses de circulation sur les voies, il faut prendre en compte deux choses. D'une part, l'infrastructure sur laquelle circulent les trains, et le matériel qui circule dessus, d'autre part. La vitesse d'une ligne est donnée par le tracé de son infrastructure. Si vous avez des trains qui peuvent rouler à 600 km/h, si la ligne ne peut faire que des trains à 270 km/h, ils rouleront à 270 km/h. Le secteur entre Paris et Lyon est à 270 km/h, et à ma connaissance il n'est pas prévu de le porter à 320 ou 350 km/h.

Michel RAYBAUD - Dans l'hypothèse où dans le Var, il est prévu, dans pratiquement trois scénarios sur quatre, l'utilisation partielle de la ligne existante, est-ce l'emprise de la ligne qui va être utilisée ? Actuellement cela peut faire du 160, si l'on regarde bien, dans le département du Var. Mais si l'on utilise cette portion de ligne, il serait dommage, à mon sens, d'avoir une ligne TGV au rabais.

Fabien PASTOUR - Lorsque l'on parle de combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante, cela veut dire que si la ligne existante a une configuration de tracé qui correspond aux exigences de la grande vitesse, nous mettrons des voies en plus à côté, et l'on roulera sur ces voies à grande vitesse. Quand la ligne existante aura une configuration avec des courbes qui ne sont pas compatibles, on tracera des bouts de lignes nouvelles en dehors des emprises, qui permettront d'être à pleine vitesse.

Lorsque l'on parle de combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante, cela veut dire que l'on cherche à aller le plus vite possible en se mettant dans les infrastructures qui existent dans l'emprise, mais en rajoutant des rails et en passant à pleine vitesse. Lorsqu'on ne peut pas, on crée de nouvelles emprises qui permettent d'aller vite. En fait, c'est pour éviter de rajouter des morceaux d'emprises ferroviaires un peu partout sur le territoire, alors que l'on peut profiter des espaces qui sont disponibles.

Guy MULLER - Pour reprendre un peu ce que dit Monsieur Raybaud, c'est un peu un des exercices difficiles de l'opération, c'est-à-dire que l'on peut effectivement considérer à un endroit donné la vitesse comme n'étant pas prioritaire, et donc se permettre de perdre dix minutes d'un côté ou de l'autre. C'est exactement le type de langage qui est tenu à Marseille ou à Toulon où, effectivement, moyennant certains types d'aménagements... Il est vrai que c'est peut-être plus facile à dire pour Marseille, puisque le temps de parcours en direction de Paris... Mais comme le dit RFF, la question des quatre heures est plus une question symbolique, car il s'agit en fait du temps de parcours par rapport aux autres grandes villes, que ce soit Strasbourg ou autre. C'est cela qu'il faut regarder, un temps de parcours performant, compétitif.

Marseille n'a pas grand-chose à perdre, car ils sont déjà reliés. Toulon est relativement bien desservie, la distance est faible et les aménagements de lignes classiques font que le gain de temps n'est pas énorme. L'enjeu énorme est celui de Nice, qui est tout de même la grande ville française la plus excentrée des grands centres, quoi qu'il en soit.

Le temps de parcours de quatre heures avec un arrêt, cela concerne deux trains au maximum, et encore, parce que l'on est une région qui est capable de charger entre Nice et Cannes. Pour le reste, il y aura plusieurs arrêts qui font que l'on peut effectivement se retrouver avec 4 heures 30 ou 5 heures. En limitant les vitesses à différents endroits, si l'on se retrouve avec des temps de parcours moyens de 5 heures ou 5 heures 30, il est fort à craindre que la compétitivité du rail soit relativement faible. Pour ce qui est de l'avion, malgré le coût du carburant, etc., il y a tout de même une réalité : aujourd'hui, sur de grandes distances les gens prennent l'avion. Si le train n'est

pas suffisamment performant, l'on n'influera pas sur cela. Or il y avait tout de même une logique, comme le disait Fabien Pastour, dans le fait d'avoir un report modal des « courtes distances » sur le réseau national pour faire en sorte que les distances se fassent par le fer et que Nice, sans augmenter puisqu'elle ne peut pas augmenter la capacité de son aéroport et qu'il n'est pas souhaitable d'avoir 20 ou 30 millions de voyageurs, conforte la dimension internationale, avec des avions venant d'Asie et d'Amérique. Mais si le train n'est pas performant à la grande vitesse – je ne dis pas qu'il faut privilégier cela outrageusement, mais c'est un paramètre tout de même important –, les gens continueront à prendre l'avion, ou autre chose.

Laurence GONTARD - Y a-t-il d'autres questions concernant l'inscription sur le territoire ? S'il n'y en a pas, nous faisons un petit tour de table pour recueillir l'avis de chacun.

Françoise MAQUARD - J'aimerais bien que l'on parle un tout petit peu de l'implantation de nouvelles voies entre Nice et, disons, la frontière italienne. Je vous rappelle tout de même que nous avons une ligne qui est vraiment en bord de mer – j'en sais quelque chose, j'habite à Eze. Il y a eu de très gros dégâts dus aux coups de mer, nous avons donc de très gros problèmes d'arrivée d'eau pour Monaco, tout le monde le sait.

J'aimerais savoir comment vous pouvez implanter une ligne nouvelle par rapport à l'existant, qui est une voie internationale qui reçoit tout de même déjà du fret international, etc. Comment faites-vous entre Nice et la frontière italienne, puisque vous voulez passer entièrement en souterrain ?

Fabien PASTOUR - Dans ce secteur-là, comme je vous l'ai montré sur les scénarios, nous prévoyons une combinaison ligne nouvelle et ligne existante. Créer une ligne nouvelle seule à grande vitesse, cela a peu d'intérêt, puisque nous voulons stabiliser vraiment la ligne existante. Nous voulons avoir la possibilité d'avoir cette nouvelle ligne qui se connecte régulièrement à la ligne existante. Nous allons être majoritairement en tunnel, voire extrêmement majoritairement en tunnel dans ce secteur-là, nous serons donc dégagés des problèmes liés à la mer. Nous allons être dans un secteur difficile, parce que c'est karstique. Dans cette zone-là, les karsts sont « connus », car la zone a été explorée du fait des tunnels qui ont été faits. Les dimensions des karsts qu'il y a dans cette zone sont compatibles avec des méthodes modernes de perçage de tunnel, ce qui est un des gros avantages de la zone. Cela dit, c'est un secteur très dur pour les tunnels, je ne vous cache pas que cela va être difficile à faire.

Odette MOUHAD - Le secteur est très urbanisé.

Fabien PASTOUR - Dans ce secteur, nous allons être très largement majoritairement en tunnels. Nous aurons des connexions avec la ligne existante, tout le long, mais je suis actuellement incapable de vous dire où et comment.

Odette MOUHAD - Nous avons déjà onze tunnels entre Nice et la frontière italienne.

Fabien PASTOUR - Tout à fait.

Sur la fiche du secteur Ouest Alpes-Maritimes, vous avez la carte du secteur Ouest Alpes-Maritimes. Sur cette carte, vous voyez une zone de couleur un peu plus vive, il s'agit de la zone d'étude préférentielle que nous avons définie, pour l'instant, de manière théorique, c'est-à-dire que nous devons la compléter avec des informations. Cette zone va vous être présentée par Noëlle, nous allons vous expliquer comment nous l'avons construite.

Si vous regardez la même fiche prévue pour le secteur Est, vous allez voir la zone d'étude préférentielle dans laquelle nous pensons insérer cette combinaison de lignes nouvelles. Vous verrez qu'à certains endroits nous ne serons pas en connexion avec la ligne existante, parce que nous savons que c'est un secteur où l'on ne peut pas passer. La combinaison existe, c'est-à-dire que, par endroits, nous allons être connectés, et à d'autres endroits nous serons assez loin.

Sur la zone des Alpes-Maritimes, il y a des endroits où il y a des caps qui ne sont pas dans la zone d'étude alors que la ligne classique passe par ces caps-là. Il y a donc des endroits où nous ne serons pas du tout connectés avec la ligne classique.

Daniel CAROTENUTO - Qu'entendez-vous par « connecté » ?

Fabien PASTOUR - C'est-à-dire que nous aurons l'infrastructure existante à côté, et puis des communications entre les deux. On pourra passer de la ligne nouvelle vers la ligne existante, et de la ligne existante vers la ligne nouvelle. Prenons Eze, au hasard, lorsque l'on se prend les rochers sur la voie et que l'on plante la voie, plus rien ne passe. Là, nous mettrons tout sur la ligne nouvelle et nous pourrions desservir les gens en TER.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - J'aimerais vraiment que l'on insiste sur ce point, pour passer du temps une prochaine fois, même s'il y a un groupe thématique sur les gares dans Nice. J'entends parler des 10 minutes, mais c'est surréaliste ; les dix minutes, je vais les perdre en marchant de l'endroit où le tramway me laisse pour aller à la gare, parce qu'il n'y a aucun raccordement avec aucune gare SNCF dans cette ville. Cela a été complètement loupé par la mandature précédente, et ce n'est pas parti pour s'améliorer.

Lorsque vous arrivez dans l'actuelle gare Thiers – je sais qu'elle est en rénovation, mais ça tarde –vous perdez énormément de temps pour vous orienter lorsque vous n'êtes absolument pas niçois, pour trouver votre billet, aller vite si vous êtes en retard ; vous dépassez largement les dix minutes. Vous êtes obligé de partir trois quarts d'heure en avance pour prendre le train. Prendre son train, c'est arriver, composer son billet et monter confortablement. En l'occurrence, cela dépendra beaucoup aussi du positionnement de la gare, et j'ai tout de même des doutes métaphysiques sur le grand bazar de Saint-Augustin, car plus c'est grand et plus vous perdez de temps. Regardez les grandes gares parisiennes ou les grands couloirs du métro, où vous passez votre temps à monter et à descendre comme un rat dans le labyrinthe, c'est la même chose si vous faites une gare trop grande.

Il y a des facteurs qui seront importants. Canaliser de façon confortable et rationnelle le voyageur qui est adepte du train, c'est gagner du temps par rapport à l'avion.

Fabien PASTOUR - Tout à fait. J'aime beaucoup ce que vous dites, parce que la gare de Nice Thiers, nous la connaissons bien, avec RFF, la Ville de Nice, le Conseil général qui est présent également ici, la SNCF, avec qui nous travaillons également.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - C'est une calamité !

Guy MULLER - Le projet de réaménagement est en cours, c'est un gros projet qui en fera un vrai pôle.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Il n'est pas génial en termes de raccordement au tram.

Fabien PASTOUR - Il intègre vraiment les trois périmètres, c'est-à-dire le périmètre urbain, le périmètre bâtiment-gare, celui de la SNCF dans lequel on va prendre ses billets, comment on doit vivre dedans, et surtout pouvoir aller vite vers son train. Et puis, il y a le périmètre ferroviaire, celui de RFF, qui est le périmètre où vous allez prendre votre train, c'est-à-dire le quai, là où vous allez monter dans votre train. Le projet qui est en cours de réalisation prévoit la liaison entre une gare tramway, donc un arrêt de tramway à proximité (rue Thiers).

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Le tramway passe perpendiculairement à la voie sur laquelle est située la gare, et l'on fait largement 200 cent mètres à pied.

Guy MULLER - Il y a 250 mètres.

Fabien PASTOUR - Dans le projet, la liaison entre cette halte tramway et la gare ferroviaire est un tracé direct qui permettra d'aller directement et rapidement prendre son train, pas comme

actuellement. Avec le tracé actuel, vous avez des voitures et des bus au milieu, un trottoir très étroit.

Daniel CAROTENUTO - C'est un accès piéton.

Fabien PASTOUR - Là, c'est un accès piéton, ce sont 200 mètres à faire à pied.

Daniel CAROTENUTO - A l'avenir, ce sera aussi un accès piéton ?

Fabien PASTOUR - Absolument.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Des trottoirs roulants existent dans toutes les villes du monde, mais pas à Nice.

Fabien PASTOUR - Les circulations dans la gare sont repensées pour que les gens aient une transparence plus forte entre l'extérieur de la gare et la partie quais. Tout cela fait partie du projet d'aménagement en cours, qui sera réalisé bien avant la LGV, d'ailleurs.

Concernant le pôle particulier de Nice Aéroport, les gens de l'EPA ne sont pas là, mais, clairement, dans le pôle d'échange que nous imaginons, vous avez d'un côté de la rue la gare routière avec le bus, le tramway est au milieu, avec une descente de tramway. De l'autre côté de la même rue, vous avez l'entrée de la gare. Dans un rayon de 75 mètres ou de 100 mètres, vous pouvez aller prendre votre bus, descendre de votre tramway, monter dans la gare, et vous avez un parc relais qui est juste à l'opposé, à 50 mètres.

Daniel CAROTENUTO - Et un peu plus au nord, la correspondance avec les CP !

Fabien PASTOUR - Et peut-être, un jour, la correspondance avec les CP.

Je suis chez RFF depuis plusieurs années maintenant, nous avons arrêté de penser en termes de gare ferroviaire seule. C'est la raison pour laquelle je n'utilise plus le mot « gare » ; j'utilise le terme « pôle d'échange ». Maintenant, nous intégrons systématiquement la dimension multimodale, c'est-à-dire comment les gens vont à la gare, comment les gens sortent de la gare, où ils vont et comment ils y vont.

Françoise MAQUARD - Monsieur, pour répondre à votre question, dans la dernière modification du PLU de Nice, la Ville de Nice a acté ce que je vais appeler « le centre intermodal », avec les connexions que vous évoquiez. La Ville de Nice a acté cela dans la dernière modification du PLU.

Daniel CAROTENUTO - Ils ont réservé les emprises, mais pour faire quoi ?

Françoise MAQUARD - Pour créer ces interconnexions. C'est la phase 2 de l'aménagement de la plaine du Var. La phase 1 est bouclée, nous sommes en phase 2. Ils ont fait une modification spéciale pour ce secteur, entre le CADAM et l'aéroport.

Véronique GORIN - De quel document parlez-vous ?

Françoise MAQUARD - La dernière modification partielle – si j'ose dire – du PLU.

Véronique GORIN - Effectivement, il y avait un emplacement réservé pour le pôle multimodal, et cet emplacement a été étendu au périmètre opérationnel du futur pôle multimodal Nice Aéroport. Il était connu, puisqu'une étude de programme a été faite, qui a déterminé un périmètre. Le PADD était donc compatible avec les fonctions. Il s'agissait, au mois de juin, de réintégrer des données qui étaient connues, de manière à avoir une emprise réelle issue des études de programme qui ont été faites avec l'ensemble des partenaires transport, les autorités organisatrices de transport et les collectivités partenaires aussi.

Françoise MAQUARD - Comme je le disais, cela a été acté par la Ville de Nice.

Véronique GORIN - Tout à fait, cela a été acté sur notre demande.

Odette MOUHAD - Pour répondre à Monsieur, il ne s'agissait que de l'emprise au sol, on ne sait pas ce qui va être fait dessus. Dorénavant, elle est actée et l'on peut la voir. Mais cela ne veut pas dire que toute l'emprise sera prise par une gare multimodale, il y aura des accès.

Véronique GORIN - Ce n'est pas un bâtiment où tout se connecte, le concept du pôle modal est un quartier. C'est un concept un peu innovant de quartier dit « intermodal », sur 8 hectares, avec plusieurs îlots organisés de part et d'autre de la voie ferrée et aussi le long d'un axe nord/sud qui sera le support des transports collectifs, notamment le tramway, mais aussi les bus. Sur cet axe nord/sud qui va relier le futur centre du tramway du côté du stade Charles Ehrmann à la ligne qui redescendra jusqu'à l'aéroport Nice Saint-Augustin. En fait, la ligne est/ouest du tramway est une ligne avec trois terminus : un à l'aéroport ; un aux aérogares terminaux 1 et 2 de l'aéroport ; un deuxième terminus – puisque cela se termine par une fourche – au stade Charles Ehrmann, avec le Centre de maintenance et d'entretien du tramway. C'est donc le pôle multimodal. Il y a cette fourche qui s'organise avec le passage du tramway : un tramway sur deux ira à l'aéroport, et un tramway sur deux remontera au Stade Charles Ehrmann, qui desservira le CADAM et qui, plus tard, nous l'espérons, remontera dans la plaine du Var.

Laurence GONTARD - Il serait peut-être intéressant que nous ayons une présentation de ce projet, avec visualisation d'un plan et de cartes pour que l'on puisse réfléchir ensemble sur la gare, lors du prochain groupe.

Véronique GORIN - C'est peut-être prématuré, car une concertation va être lancée en novembre. Aujourd'hui, nous sommes dans de grands principes. En revanche, lors de la concertation, c'est le moment de s'exprimer.

Fabien PASTOUR - Dans les implications légales, il faut que l'on attende la concertation.

Véronique GORIN - Dans le programme, c'est un principe fonctionnel. Nous savons qu'il y avait une gare routière. La gare TGV, nous ne savons pas où elle est, puisque c'est la concertation. Nous savons qu'elle peut être de part et d'autre, ou au-dessus des voies. Nous savons qu'il y a différents parcs relais. En revanche, nous sommes sûrs du tracé du tramway, qui était une donnée d'entrée pour le pôle. C'est la raison pour laquelle je me permets de parler plus précisément du

tramway, parce qu'il y a eu beaucoup de communications et nous sommes dans une phase beaucoup plus avancée sur le tramway.

Daniel CAROTENUTO - Pouvez-vous m'indiquer si, à part ce tracé du tramway, qui partirait de cette gare multimodale pour aller dans le Nord de la plaine, il est prévu autre chose ?

Véronique GORIN - Oui, c'est un pôle intermodal.

Daniel CAROTENUTO - Après le CADAM, cela va rejoindre Saint-Isidore.

Véronique GORIN - Aujourd'hui, nous savons que la ligne, au Nord, n'ira que jusqu'au stade Charles Ehrmann, puisque c'est le centre du tramway. Concernant le reste de la ligne, rien n'est acté et rien n'est voté. Il n'y a pas de financements arrêtés, budgétés sur une ligne qui remonte jusqu'à Lingostière.

Odette MOUHAD - Lors de l'enquête publique, sur les 40 mètres d'utilité publique dans la plaine du Var, pour rejoindre le nouveau stade, l'emprise du tramway était signifiée. Et elle était signifiée depuis le pôle multimodal. C'est un projet pour dans plusieurs années, mais elle était actée.

Véronique GORIN - Je profite de cette discussion pour faire un aparté par rapport à l'OIN. Le schéma des transports est intéressant, parce que c'est un schéma global dans lequel il y a les CPER, mais également, superposés, les autres modes de transport collectifs qui pourraient être développés.

Une réflexion inter-rives est lancée, puisqu'il y a un concours de maîtrise d'œuvres urbaines qui est lancé par l'EPA entre l'aménagement de la future plate-forme agroalimentaire et Lingostière. Effectivement, il y a une réflexion bi-rives, avec un système de transport en commun qui desservirait aussi rive droite et rive gauche. Ces choses-là ont bien du sens, et il y a bien une nécessité à développer les transports collectifs. Nous sommes dans une éco-vallée, c'est donc un autre mode de développement. Et travailler aussi dans une mixité urbaine, où l'on ait à la fois du logement et des activités, de manière à réduire les trajets journaliers, les trajets pendulaires.

Guy MULLER - Concernant le tramway, pour préciser, il y a effectivement une ligne 2 qui, d'ici peu de temps, entrera dans une phase opérationnelle, comme le disait Véronique Gorin. La ligne 3, entre Saint-Augustin et Saint-Isidore, ne fait pas, aujourd'hui, l'objet de programmations calendaires, ni budgétaires, mais elle fait l'objet de réservations. Ce dont vous parlez, sur une emprise de 40 mètres, c'est ce que l'on appelle des « réservations », c'est-à-dire prévoir le futur, parce que c'est fondamental. Nous savons qu'à terme, la plaine du Var se développera dans l'ensemble des domaines économiques, habitat, etc., et aura besoin de.

Aujourd'hui, il a été estimé que la situation de développement n'était pas encore trop développée. Au-delà de Nice-Mérignac, à part la zone commerciale de Robespierre, il n'y a pas encore énormément de choses. Puis, il y a tout bêtement aussi une question de programmation budgétaire, il y a des hiérarchisations à faire. Un schéma directeur des transports à l'horizon 2030 a été fait, il pose un peu le canevas de cet ensemble. Est-ce que ce sera 2030 ou un peu plus tard ? C'est aussi une question de financement. Vous vous rendez compte qu'il y a aujourd'hui des financements d'infrastructures purement urbaines, de tramways, et nous aurons aussi l'infrastructure ferroviaire. Aujourd'hui, les collectivités locales, que ce soit le Conseil général ou la Communauté urbaine, participent au même niveau que la Région, et ce sont des coûts énormes, avec des priorités.

Ce n'est pas l'objet d'en parler ici, mais il est un fait que, dans notre département en particulier, entre les retards d'infrastructures, les besoins d'infrastructures et les difficultés de réalisations d'infrastructures, ce n'est pas coton.

Christian COLLET - Avec la métropole, tout cela va se régler. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas de métropole, nous pouvons donc dire : « Il y a des problèmes d'infrastructures qui dépassent

le cadre de la Ville de Nice. » Maintenant, avec la métropole, nous allons régler tout cela allègrement. Je lance un message d'espoir !

De la même manière, concernant le tramway, nous avons été pendant longtemps la seule métropole niçoise à avoir un tramway que j'appelle « le tramway de l'économie résidentielle ». Maintenant, nous allons avoir un tramway un peu plus large, qui va vers les zones d'activité. C'est bien. Voilà une particularité niçoise ! C'est intéressant.

Odette MOUHAD - Je ne voudrais pas que l'on rentre dans le débat de l'Eolienne, Eco-Vallée, etc., mais les transports prévus pour desservir l'Eolienne sont inscrits. D'ailleurs, nous ne savons pas si ce sera un tramway ou un bus, mais le départ est la gare multimodale.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Je voudrais poser une ultime question. La réalisation de la gare multimodale de Saint-Augustin – Aéroport ou ce que vous voudrez – implique le déménagement manu militari du MIN. Or le MIN est partiellement approvisionné par du fret ferroviaire, ce qui est même un des avantages du site.

Véronique GORIN - Il n'y a plus de fret sur le MIN depuis des années. C'est le seul MIN qui n'utilise pas la ligne ferroviaire.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Je voulais simplement savoir ce que l'on pouvait prévoir pour acheminer les choses jusqu'au bout.

Daniel CAROTENUTO - Je voudrais rebondir sur cette question. N'est-il pas prévu, sur le plan national, que tous les MIN doivent être raccordés au fer.

Véronique GORIN - Ils doivent l'être pour avoir le statut MIN, mais est-ce qu'il y a besoin d'un statut MIN ? La réflexion porte sur une plate-forme agroalimentaire, mais pas nécessairement d'avoir un statut MIN.

Daniel CAROTENUTO - Vous l'appelleriez donc autrement.

Véronique GORIN - C'est une plate-forme agroalimentaire, ce serait donc une plate-forme agroalimentaire. Et l'on peut fonctionner avec les mêmes fonctionnalités sans avoir de statut MIN.

Daniel CAROTENUTO - Ce n'est pas grave. Il y aura un peu plus de camions, c'est tout.

Laurence GONTARD - Nous débordons un petit peu.

Daniel CAROTENUTO - Il est tout de même intéressant de savoir que pour tous les produits alimentaires, le transport par fer va disparaître. Le peu qu'il reste va disparaître.

Laurence GONTARD - Si vous voulez bien, nous allons passer au tour de table. Vous nous donnez vos impressions sur la présentation qui vous a été faite, et sur les scénarios qui vous ont été présentés.

Fabien PASTOUR - S'il y a une fonctionnalité particulière qui attire votre intérêt, ou un scénario en entier qui vous plaît, c'est large.

Daniel CAROTENUTO - J'ai été très intéressé par cette réunion. Je n'ai pas beaucoup de commentaires.

Fabien PASTOUR - Parmi les quatre scénarios, y en a-t-il un qui vous intéresse plus ?

Daniel CAROTENUTO - C'est le plus rapide. Je ne sais pas s'il y a, dans ce scénario-là, le raccordement de Nice Ville en souterrain. Il faudrait peut-être l'ajouter.

Laurence GONTARD - Nous vous laissons consulter, nous recommencerons le même exercice la prochaine fois.

Gérard WEIL - La réunion était intéressante, c'est certain. En effet, comme je fais partie aussi des Amis du Rail, nous avons tendance à privilégier le scénario le plus rapide, en évitant une ligne grande vitesse mixte avec le fret. Cela n'empêche pas, éventuellement, d'avoir tout de même un transport de fret léger, puisque, à une époque, il y a même eu des images de synthèse de TGV duplex aux couleurs fret.

Fabien PASTOUR - Le fret rapide est possible, mais cela concerne un secteur extrêmement fin.

Gérard WEIL - A l'instar des TGV postaux, en gros.

L'autre aspect, pour les pôles d'échange, que ce soit Nice Aéroport ou même, actuellement, la gare Nice Ville qui n'est pas reliée à la station de tramway Nice Thiers, et ce qui est prévu est uniquement en piéton. Or il semble que l'on ait totalement abandonné, pas seulement en France, les transports hectométriques qui, comme leur nom l'indique, sont des transports sur de petites distances, de l'ordre de quelques centaines de mètres. Cela peut être des petites cabines automatisées, ou d'autres systèmes de ce genre. Il faudrait peut-être y penser, pour les deux pôles les plus importants, Nice Ville et Nice Aéroport.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - J'ai bien apprécié. Je pense que c'est une bonne suite au lancement de la concertation. Je serais plutôt pour les scénarios qui privilégient le maillage. En effet, dans quelques dizaines d'années, je pense que nous aurons cruellement besoin du rail. Je me sens incapable de décider vraiment par rapport à l'entrée sur Nice, tant que je n'en saurais pas plus sur ce que vous baptisez euphémiquement « Ouest 6 », parce que je ne vois pas très bien cette gare. En outre, je ne comprends pas comment l'on va sortir de Saint-Laurent et franchir le Var. Si l'on sort en souterrain, on sort de profond, comment remonte-t-on jusqu'au viaduc ? Et si l'on n'est pas en souterrain, où sort-on ?

Fabien PASTOUR - L'arrivée sur Saint-Laurent, depuis l'Ouest vers l'Est, on est en souterrain puisque l'on est sous des collines, et l'on va déboucher quelque part sous Saint-Laurent pour se connecter dans une zone – il faudra que l'on en discute avec les Laurentins – pour arriver à être dans l'axe des lignes qui sont de l'autre côté du Var, donc passer en viaduc.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - En viaduc, pas en souterrain ?

Fabien PASTOUR - Le souterrain est imaginable, tout est faisable, mais cela fait un tunnel à cent mètres de profondeur.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - D'un souterrain à un viaduc, cela fait un gros dénivelé. Vous ne pouvez pas sortir juste sur la rive droite et monter sur un viaduc, ce n'est pas possible. Cela va donc demander une sortie loin de la rive droite du Var, pour arriver à prendre le viaduc.

Fabien PASTOUR - Nous aurons l'occasion de regarder ensemble. A mon avis, il faut avoir les fuseaux.

Laurence GONTARD - Ce sera l'objet des groupes de travail no 3 et no 4, où nous allons examiner vraiment plus finement comment nous pouvons passer, de quel côté.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Il faudrait vraiment y associer les Laurentins, car pour la première ligne du tramway, les Laurentins étaient extrêmement amers que l'on ne les ait pas pris en compte.

Laurence GONTARD - Des Laurentins étaient présents au groupe de travail de mercredi, à Cagnes-sur-Mer.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Après, il y a des reports très importants de circulation automobile, de transports pendulaires entre Saint-Laurent et Nice, et nous sommes obligés de travailler avec eux.

Odette MOUHAD - Le dossier est un petit peu complexe. Nous favorisons plutôt les arrivées de TGV en centre-ville, nous ne sommes pas tellement pour les gares nouvelles. Dans ce cas, le scénario qui nous semble le plus intéressant est celui qui est le plus proche des centres villes. Il n'y aurait pas de nouvelle gare à Toulon, mais je vois qu'il y aurait une nouvelle gare tout de même, dans l'Est Var et à l'Ouest, plus celle de l'aéroport.

J'aimerais savoir comment cela va se passer, entre Cannes qui est tout de même à 30 kilomètres de Nice et qui ne va pas être desservie directement par le TGV, mais au-dessus, et cette nouvelle gare multimodale. Elles sont tout de même très proches l'une de l'autre et sans desserte vraiment, mais avec une nouvelle gare quand même, qui sera probablement dans le pays grassois. Cela m'interroge.

Fabien PASTOUR - Nous allons noter de faire un point particulier sur cette desserte, la prochaine fois.

Fabien PASTOUR - Je vous disais que la concertation, pour nous, avait démarré cet été, parce que, avant de faire des réunions publiques, nous allons voir les communes pour leur présenter le projet et discuter des éléments avec les élus. A l'époque, ils avaient moins d'éléments que vous, parce que nous les avons rencontrés avec les éléments que nous avons au mois de juillet. Nous avons vu la mairie de Saint-Laurent et toutes les communes concernées. Il nous reste une ou deux communes, sur la quarantaine concernée par la bande de passage, pour leur expliquer le projet et qu'ils aient le niveau d'information suffisant si jamais un de leurs concitoyens venait poser une question particulière à un élu ou à un conseiller technique de la commune. Nous avons donc vu les Laurentins et nous avons travaillé avec eux.

Françoise MAQUARD - En tant qu'association pour l'environnement, j'aimerais bien que l'on réfléchisse très précisément, parce que je trouve que c'est un petit peu une analyse superficielle, sur les problèmes géologiques, les problèmes aquifères, les problèmes d'urbanisation. On fait des tunnels sous les constructions, je veux bien, mais nous avons vu les problèmes que cela pose, à Toulon, par exemple. J'aimerais vraiment qu'il y ait un renforcement des études en tenant compte de la géologie, des aquifères, parce qu'il y en a beaucoup, qui sont très importants, et j'en connais un en particulier, et de l'urbanisation. Dans les réunions que nous avons, je regrette que l'on n'entende jamais la Principauté de Monaco. Une gare souterraine à Monaco, je veux bien, mais il faudra tout de même des études un petit peu poussées, si vous voyez ce que je veux dire.

Fabien PASTOUR - Eventuellement, avez-vous un premier avis sur les scénarios ou sur les fonctionnalités que vous souhaitez ?

Françoise MAQUARD - Je dirais que je suis très réservée pour l'instant.

Michel RAYBAUD - Je suis membre de l'association TGV PACA. Il est vrai que je m'intéresse depuis très longtemps à ce projet et je suis donc ravi de voir l'évolution des choses, parce que je pense que nous allons un peu plus loin que le grand débat que nous avons eu, il y a cinq ou six

ans, et nous avons passé un cap. On peut toujours regretter le temps passé. On avait décidé la ligne nouvelle Paris-Lyon en 1969, elle était terminée en 1981, mais c'était à l'époque où il y avait beaucoup moins d'instruments de concertation. Toutes ces discussions me semblent nécessaires. Nous débattons ensemble et c'est tout à fait constructif.

Pour ce qui concerne l'intérêt de cette ligne nouvelle, je dirai simplement que je suis allé à Paris, le week-end dernier. Il est vrai que, en tant qu'amateur de chemin de fer, je privilégie souvent le train pour mes déplacements, réservant l'avion pour aller beaucoup plus loin. Concernant Paris et les lignes nouvelles, je peux aller traîner jusqu'à Amsterdam en TGV, cela ne me dérange pas. Vous pouvez donc faire ce petit week-end à Paris en TGV. Dimanche après-midi, j'ai choisi le train qui partait vers 11 heures 45 de Paris-Lyon, pour être tranquillement à la maison à 17 heures 30 et travailler normalement le lendemain. Nous avons fait un parcours remarquable jusqu'à Aix-en-Provence, parce que l'on nous a indiqué que nous avions trois minutes d'avance. Après, entre Marseille et Nice, on nous a dit : « *Nous sommes désolés, il y a eu un accident de personne sur la voie.* » Lorsque l'on vous dit « accident de personne », c'est que quelqu'un est tombé sur la voie ferrée ou qu'il y a eu un suicide. Cela illustre votre propos, dès qu'il y a un incident sur la voie, on perd du temps, il y a des répercussions sur toute la ligne. Résultat, nous sommes arrivés à Nice avec une heure de retard.

En ce qui concerne les scénarios, j'imagine que parmi les scénarios qui nous seront présentés, parce que j'ai bien compris, à la réunion que nous avons eue jeudi dernier à Acropolis, tous ces scénarios, de 1 à 4, pourront éventuellement être mixés, ils ne sont pas figés. Je serais intéressé par le scénario n° 2, le plus rapide, même si vous m'avez rassuré sur la vitesse qui, pour des scénarios qui utiliseraient la voie existante, ne serait pas forcément réduite. Un scénario qui combinerait avec le scénario n° 4, c'est-à-dire le plus maillé, qui puisse éventuellement, sur les Alpes-Maritimes, ne pas oublier la desserte de Cannes.

Pour ce qui concerne la traversée en souterrain de la ville de Nice, je suis ouvert. Soit en surface, mais il y a quelques difficultés, soit en souterrain. J'ai bien compris que la desserte de la gare Nice Ville serait de toute façon très correcte, même s'il y avait un souterrain sous la ville de Nice.

Voilà donc ma position. Les choses évolueront peut-être au fil des discussions.

André BOYER - Je participe aux réunions pour écouter vos échanges, mais je n'interviens pas dans le débat.

Eric GASPÉRINI - Le GIR travaille depuis longtemps sur toutes ces questions. Sur les scénarios présentés, bien entendu, il faut faire des scénarios un peu différents, mais nous avons plusieurs fois souligné que, sur la partie Alpes-Maritimes, finalement, les choses sont assez jouées. Concernant la gare principale TGV à Nice Saint-Augustin, nous avons bien compris que c'est quelque chose d'acquis, même si nous continuons à considérer, dans une réflexion que l'on retrouvera dans le groupe « Gare », qu'en termes de réaménagement et de reconstruction de la ville sur la ville, ce qui apparaît au moins en titre dans le scénario no 1, le plus proche possible des centres villes, le centre-ville, jusqu'à présent, c'est la gare historique. Je comprends bien qu'il y a des projets de développement avec l'Eco-Vallée, qu'il y a aussi beaucoup de très grands centres dans lesquels il y a plusieurs gares, une à chaque extrémité du centre, comme à Bruxelles ou Gênes.

Cela dit, le maillage nous paraît quelque chose d'essentiel à tous points de vue. Il est essentiel du point de la sécurité, de la régularité, des combinaisons. Je disais tout à l'heure que je regrettais qu'il n'y ait pas un scénario autour de la mixité fret/voyageurs ; un maillage est aussi la possibilité, sans doute, d'acheminer davantage de trains de marchandises plus fréquemment et plus rapidement. Là aussi, lorsque l'on voit la montée en puissance du transport routier, on se dit qu'il est essentiel que le fer puisse avoir un maximum d'arguments à proposer pour regagner des parts de marché, y compris avec une connexion sur un marché d'intérêt national.

Le maillage, oui. La proximité des centres villes, je disais tout à l'heure – je suis économiste – que, selon moi, la réflexion économique pour présenter le tracé le moins coûteux pour le réalisateur des infrastructures – je comprends bien votre point de vue, mais je ne le partage pas du tout – n'a de sens que si l'on est dans un coût consolidé. Et ce coût consolidé est la prise en compte de l'ensemble des dimensions et des coûts sociaux, qui bien sûr dépasse complètement votre problème, mais je dis qu'il concerne l'ensemble des décideurs.

Juste une anecdote. J'avais votre âge lorsque je travaillais pour la création du parc de Sophia-Antipolis, il y a quarante ans. Il y a quarante ans, on disait que Sophia-Antipolis nous paraissait une très bonne idée et qu'il fallait pouvoir y accéder par un mode de transport en commun. Nous proposons le Val, en disant : nous allons faire un système de bouclage, et l'on ira jour et nuit, quand on veut, avec un système de transport automatique. Les élus nous ont dit : « *Vous n'y pensez pas, le transport en commun ! Mais personne ne prendra le transport en commun. Ce que nous allons faire, c'est un mode de déplacement d'avenir : souple, rapide, efficace. C'est l'automobile. Chacun viendra quand il le voudra et comme il le voudra à Sophia, en automobile.* »

Là, nous raisonnons pour les trente ou quarante prochaines années. Ce qui est intéressant, c'est ce que seront les réseaux en 2040 ou en 2050. Sur ce point, la réflexion économique ne peut pas être une réflexion de court terme. Je comprends bien, vous me dites : « *30 % de coûts en plus, cela tue tout. Nous ne pourrions pas le réaliser.* » Mais si l'on fait véritablement une démarche d'analyse économique cohérente, il faut être capable d'aller au-delà du parcours le moins coûteux en termes de création d'infrastructures.

Fabien PASTOUR - Vous faites très jeune pour vos 80 ans passés !

Françoise MAQUARD - Le TCSP est-il prévu à Sophia-Antipolis ?

Eric GASPERINI - Le bus sera à haute valeur, mais c'est une autre question. Le bus est prévu dans le service.

Christian COLLET - Je ne poursuivrai pas le discours d'Eric – nous pourrions y revenir –, dans la mesure où il a vécu les prémices de Sophia. Pour ma part, j'ai vécu l'aménagement de Sophia, puisque je faisais partie de l'équipe d'aménagement. J'ai effectivement constaté que l'on n'avait pas beaucoup avancé sur ce point, mais ce n'est pas grave. Je suis entièrement d'accord avec ce qu'a dit Eric, je n'y ajouterai rien.

Je voudrais rappeler un point. Peut-être qu'un jour le département et la Ville de Nice s'intéresseront au fret ferroviaire sur Nice-Breil via Cuneo Turin. Cela permettrait d'éviter une partie du trafic poids lourds sur l'autoroute. J'en avais parlé avec Monsieur Rasque, de chez vous, à un moment donné. Nous espérions vaguement intéresser les élus et peut-être les Italiens sur ce sujet. Nous nous sommes aperçus que c'était complètement prématuré. Un jour, le sujet reviendra peut-être sur le tapis, puisque la ligne a un gabarit qui permet de faire du fret, dans la mesure où il y a de nombreuses liaisons économiques entre Turin et Nice. En tout cas, elles se font par la route, côté Est. Un jour, nous pourrions les faire sur cette ligne-là. Sur ce sujet, je ne désespère pas.

J'insiste à nouveau sur ce qu'a dit Eric, tout à l'heure, sur le fait qu'il faut effectivement une liaison directe entre la gare des Chemins de fer de Provence et la gare SNCF, c'est primordial. D'autant plus que si nous avons une liaison très forte sur la plaine du Var, avec L'Eolienne sur le pôle multimodal, il ne faudrait pas que de l'autre côté l'on dise : « oui, mais si vous voulez favoriser... »

Une intervenante - Nous n'avons pas encore d'avis sur les scénarios. Je repars avec beaucoup de documentation. C'est un dossier complexe, nous avons toujours des débats et des discussions. Il est vrai que le fer mobilise moins sur le département, mais avec la documentation à digérer, il y a du travail à venir.

Guy MULLER - Pour Nice Côte d'Azur, les collectivités ne se sont pas encore positionnées sur un scénario ou sur un autre, ce n'est pas encore le moment. Vous l'avez vu, ce ne sont que des assemblages. Il y avait plus de 1 200 scénarios, il y en a quatre, et ce ne sera probablement pas un de ceux-là qui sera retenu au mois de décembre, mais une combinaison. Nous sommes tous favorables, effectivement, à un ensemble de réseaux maillés avec le TER. Mais nous ne perdons pas de vue que la LGV est tout de même un élément majeur.

J'ajoute que nous avons souhaité, en début d'année, mettre un accent très fort sur la liaison vers l'Italie, qui n'était pas prise en compte. Aujourd'hui, parmi les objectifs qui ne sont pas forcément indiqués là, ce qui est demandé aussi à RFF, et avec RFI dans le cadre de notre accord, c'est de prévoir des aménagements, à l'horizon de la perspective de la mise en service de la ligne Gênes-Vintimille, en 2018. C'est un de nos objectifs majeurs. Sachant que Gênes et Milan devraient être liaisonnés par une ligne à grande vitesse dans les années 2020, il y a des enjeux extrêmement importants. En effet, un Milan-Nice à moins de trois heures à ces horizons-là, alors que l'on continuera toujours à mettre 2 heures 30 pour aller à Marseille, c'est aussi un intérêt. Il ne s'agit pas de ne pas se tourner vers Marseille, mais je crois que nous avons tout de même une opportunité assez unique, sinon d'être hémiplegique et de regarder vers l'Ouest, d'avoir la possibilité d'un débouché vers l'Italie, vers les grandes métropoles. Que ce soit en tourisme d'affaires ou en tourisme, les Italiens sont déjà très présents, et cela n'ira que mieux.

Nous considérons donc le chemin de fer comme une opportunité très grande, tant dans la grande vitesse sur Paris – nous n'en faisons pas une fixation, même si c'est toujours un objectif d'avoir des temps de parcours intéressants –, d'avoir une ligne spécifique pour la LGV, c'est fondamental. Sinon, au niveau des TER, avec les deux voies, nous ne serons pas capables d'en mettre encore une troisième ou une quatrième, et ce sera inacceptable.

La question du fret se pose effectivement. Ce n'est pas l'objet de cette réunion, mais il y a une autre voie qui est en train d'être étudiée, celle des autoroutes de la mer. En effet, aujourd'hui, un poids lourd sur deux qui passe la frontière italienne va vers la péninsule Ibérique, et donc traverse toute la France en cabotage. Le train est-il la meilleure solution en ce sens ? Pas forcément. Notre position, sur le plan de la cité, n'est pas forcément d'avoir des trains de fret en centre-ville. Honnêtement, c'est proscrit, et ce serait même inacceptable. Qu'il puisse y avoir une mixité, comme cela a été à un moment évoqué, cela fera l'objet de discussions *a minima* dans le département, parce que nous n'avons pas non plus les mêmes contraintes que dans le Var ou les Bouches-du-Rhône. Nous, nous sommes en zone totalement urbaine, voire même plus urbaine, puisque de Nice à l'Italie, c'est la montagne. A chaque territoire correspondent des contraintes, et il faudra bien que nous trouvions ce compromis.

Alain ROLLAND - Tout d'abord, je rappellerai que le département est partie-prenante depuis le début, c'est-à-dire depuis les débats publics, et même avant. Il a toujours poussé à la roue pour faire avancer le projet. Aujourd'hui, nous avons des scénarios qui correspondent peu ou prou aux désirs des élus, et qui ont donc été arrêtés par les élus, mais cela ne veut pas dire, bien évidemment, que cela est définitif.

Je rappellerai simplement les objectifs du département.

Tout d'abord, la grande vitesse, c'est-à-dire avoir un service de haute qualité sur Paris, mais aussi sur l'ensemble de l'Arc méditerranéen, ouvrir les Alpes-Maritimes et la Côte d'Azur au réseau national et au réseau européen. Pour ce faire, il faut un temps de parcours entre la gare d'Aix et Nice, et au-delà, qui soit de l'ordre de l'heure.

L'autre objectif majeur est de libérer au maximum la voie classique du trafic grandes lignes et du trafic TGV pour développer un service TER de grande qualité, cadencé, un véritable RER de la Côte d'Azur. Pour cela, il faut que les deux emprises soient le plus possible distinctes et qu'il y ait le moins possible de panachage, tel que cela est proposé ailleurs, même s'il s'agit d'un panachage avec les voies nouvelles qui sont à côté, nous savons très bien que cela va tout de même apporter des perturbations dans les systèmes d'exploitation. Il faut donc être au maximum en lignes nouvelles sur la plus grande partie du tracé.

L'élément majeur que nous n'avons pas beaucoup abordé dans cette réunion concerne le coût. Je vous rappelle que nous sommes sur un projet au coût extrêmement important, de l'ordre de 15 milliards, si l'on tient compte des aménagements de voies existantes qui devront se faire en parallèle. C'est un des plus gros coûts de projets au niveau national, qui est donc très en ligne de mire de certains sénateurs qui cherchent des économies. Il faudra faire beaucoup d'efforts pour le faire passer sur ce plan. Il faut donc essayer de limiter les coûts, notamment, et ce point est très important, être prudents sur le développement des gares, sur le développement des gares souterraines qui ont des coûts absolument colossaux. Il faut éviter d'aller trop dans ce sens, parce que nous irions sur des projets qui ne seraient pas finançables.

Véronique GORIN - L'EPA est là à titre informatif, afin d'avoir des informations qui peuvent éventuellement concerner le futur pôle multimodal.

Odette MOUHAD - Dans les études que vous allez nous proposer, pouvons-nous avoir une étude du bassin d'Antibes. Cette gare me chiffonne. Lorsque l'on prend le TGV, on se rend parfaitement compte qu'il y a un peu de public à Nice, mais que l'essentiel du public montant dans un TGV Nice-Paris – je ne parle pas des autres – se situe entre Antibes et Cannes. Il me semble intéressant d'avoir les données actuelles et les projections, en installant la gare à Nice Aéroport et celle que vous projetez à l'Ouest.

Fabien PASTOUR - Dans le document que nous allons vous remettre, vous avez des données. En fait, la zone de chalandise va d'Antibes, Cannes, jusqu'à Grasse, et même jusqu'au nord de Grasse, c'est donc un triangle. Des éléments d'informations sont donnés dans ce document-là, et que je vais vous décrire brièvement.

Il s'agit d'un document de synthèse de 130 pages.

Guy MULLER - Ce document a-t-il été réalisé par un cabinet d'étude ou par RFF ?

Fabien PASTOUR - Ce sont toutes les études qui ont été faites par RFF jusqu'à présent, avec l'appui de nos consultants. RFF ne travaille pas seul, nous avons des cabinets qui nous aident.

Guy MULLER - D'accord. Des cabinets d'études ont donc travaillé sur ce projet avec vous.

Fabien PASTOUR - Bien sûr. Notre assistant à maîtrise d'ouvrage a travaillé avec nous.

Vous avez un atlas géographique en vue du prochain groupe de travail.

Dans ce document vous avez pour tous les secteurs de toute la ligne, du début à la fin, les éléments que nous avons, une synthèse des premiers éléments qui sont sortis de nos études en cours. Vous avez des éléments sur la partie « exploitation », la partie environnementale, que vous pouvez regarder et étudier tranquillement. Je vous demande de lire ce document pour la prochaine fois, si vous pouvez. Si vous avez des commentaires ou des avis, vous nous les formulez, soit par mail soit la prochaine fois en séance.

Nous vous remettons également deux atlas. Ce sont des illustrations qui vont vous permettre de comprendre ce que va vous présenter Noëlle.

Un document est remis aux participants.

Fabien PASTOUR - Nous avons parlé de projet et de scénarios. Nous allons un peu regarder notre territoire. Ce que nous faisons, là, va initier ce que nous allons faire dans les groupes qui vont suivre, parce que nous allons essayer d'un enjeu purement technique à une compréhension du territoire. Il y a notre compréhension théorique, et il y a votre perception du territoire qu'il faut que nous amenions dans nos études.

Noëlle BOUGEAULT - Comme vous l'avez compris, le but de ce groupe de travail est d'étudier les fuseaux et d'avoir la connaissance du territoire.

Dans ce but, nous avons étudié les sensibilités séparément : milieu physique (ressource en eau, risques naturels) ; les milieux naturels (milieux aquatiques) ; les milieux humains (activité et habitat) ; les milieux agricoles ; les paysages et patrimoines.

Nous avons fait une synthèse de ces sensibilités, à laquelle nous avons ajouté la connaissance du relief, qui est très important dans cette zone géographique (altitude, pente). Cette synthèse nous a permis d'obtenir la zone d'étude préférentielle, dans laquelle nous vous proposons de travailler.

Les sensibilités territoriales, tout d'abord, vous les retrouvez dans les atlas que nous vous avons distribués.

Pour présenter la manière dont cela a été construit, vous avez un exemple sur la carte du milieu humain/habitat. Les différentes couleurs correspondent aux échelles d'envisagibilité pour un passage de l'infrastructure. Les couleurs les plus sombres indiquent un passage très difficilement envisageable, dégradées vers un passage envisageable, avec « difficilement envisageable » et « moyennement envisageable » entre les deux.

Nous nous basons sur plusieurs critères : la connaissance des conditions du territoire ; la réductibilité des impacts que l'on peut avoir ; leur « compensabilité » ; les portées géographiques ; les portées temporelles ; la portée socioéconomique.

A ce niveau d'échelle et à ce stade d'étude, ce sont des cartes qui se basent sur les connaissances des bureaux d'études. Nous distribuons les atlas à l'amont de la période sur laquelle nous avons vraiment commencé à travailler, afin que vous puissiez les étudier et apporter votre connaissance également. Si vous avez des remarques ou des éléments à apporter, nous pourrions en parler la fois prochaine.

La synthèse de tous ces atlas, nous avons superposé les enjeux afin d'obtenir cette carte des zones les plus sensibles, en gardant les deux échelles les plus critiques. Sur cette base, nous avons déterminé la zone d'étude préférentielle, en gardant toujours en tête qu'il va falloir desservir les gares que l'on s'est données dans les scénarios.

Quels sont les principaux enjeux territoriaux ?

La très forte densité, nous en avons parlé. C'est la cinquième agglomération française.

Le cadre de vie exceptionnel, qu'il faudra préserver.

L'interconnexion avec l'OIN et l'EPA, et le plan de développement des transports, dont nous avons également parlé.

Les forts enjeux environnementaux que vous avez mentionnés, avec le risque d'inondation, la nappe alluviale de plus de 20 mètres d'épaisseur, les phénomènes Natura 2000.

Cela dit, vu le relief et l'urbanisation nous allons beaucoup passer en tunnel. Ainsi, l'on contourne un peu le problème en ce qui concerne les contraintes de surface. Toutefois, il faudra prendre en compte les contraintes alluviales, notamment les aquifères qui sont aussi un grand enjeu. Il y aura, autour des lignes existantes, des contraintes d'insertion particulières.

La zone d'étude préférentielle a été déterminée de façon à envisager les couloirs où l'on doit passer en tunnels.

Dans l'insertion spécifique dont je viens de parler, les enjeux sont les suivants :

- la protection sonore ;
- l'insertion urbaine, lorsque l'on va élargir pour utiliser les lignes existantes ;
- les contraintes de creusement de tunnel et les sorties de têtes de tunnel, leur insertion dans le milieu urbain et l'évacuation des matériaux, avec la question de ce que l'on va faire des matériaux excavés ;
- la compatibilité des tunnels avec la protection des aquifères (aquifères karstiques).

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

Fabien PASTOUR - Cette partie est assez courte, parce que nous voulons initier une réflexion et un travail chez vous. Si vous avez d'ores et déjà des questions à poser à Noëlle, allez-y.

Françoise MAQUARD - Je voulais simplement vous demander de prendre en compte les risques sismiques. Lorsque nous sommes allés voir les sismologues de Villefranche, ils ont particulièrement attiré notre attention sur le Var, avec la hauteur d'alluvions de plus de 15 mètres. Un séisme qui vient de la mer et qui bloque sur cette barre se répercute. J'irais les revoir, si vous permettez, et je leur demanderai qu'ils soient beaucoup plus précis que moi, parce que j'ai compris, mais je ne suis pas sismologue. Vous avez le système de Mexico, ça bloque et ça diffuse.

Laurence GONTARD - Si tout le monde est intéressé, nous pourrions prévoir une intervention, au mois de novembre.

Fabien PASTOUR - Nous pourrions essayer de les faire venir pour une présentation, s'ils sont disponibles.

Noëlle BOUGEAULT - Nous avons noté l'intervention d'un hydrogéologue.

Françoise MAQUARD - Oui, mais je parle bien d'un sismologue. Lorsque cela vient de face, c'est assez spectaculaire.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Je me souviens d'un débat national, l'apport des géologues sismologues sur les failles sous-marines du Var et du Paillon avait été un des facteurs déterminants. Il n'y a pas eu seulement les posidonies, les facteurs sismiques sont aussi rentrés en ligne de compte dans les décisions, c'était vraiment crucial. Nous ne sommes pas n'importe où. Par exemple, dans la gare multimodale, vous avez le risque inondation, vous avez le risque mer, qui est dû à une conjonction de plusieurs facteurs, comme cela est déjà arrivé. Ce serait bien que tout le monde l'entende.

Fabien PASTOUR - Il y a beaucoup de choses intéressantes dans cette zone-là. Chez nous, les ingénieurs sont ravis, ils ont une aire d'étude qui est fabuleuse.

Odette MOUHAD - Vous avez parlé de Drap. Si nous avons un terrain jusqu'à Drap, je pense qu'il faut intégrer aussi le Paillon et pas seulement les nappes du Var. Il est vrai que, à Nice, le Paillon est totalement recouvert, mais à partir du départ de La Trinité, il y a le Paillon.

Fabien PASTOUR - Ce n'est pas parce qu'il n'est pas cité, là, que nous ne l'avons pas pris en compte. Ce sont quelques exemples.

Michel RAYBAUD - Une question d'insertion du chantier. Sur une emprise de 20 ou 30 mètres de large sur plusieurs kilomètres, il y aura forcément des camions, des charrois, l'évacuation de tout

ce qui est déblais. Ensuite, il y aura des nivellements, des déblais si l'on creuse des tunnels. Pour cela, il faut sans doute prévoir des plans de circulation pour des objectifs de cette nature-là.

Fabien PASTOUR - Dans la deuxième partie de cette phase de concertation, c'est-à-dire les deux groupes qui vont suivre, nous parlerons aussi des contraintes spécifiques, des tunnels, par exemple. Creuser un tunnel n'est pas simple. Il faut une attaque, en général nous en avons deux, car nous attaquons des deux côtés pour aller plus vite. Il y a une zone de chantier importante, à laquelle il faut que l'on réfléchisse. Nous n'allons pas penser uniquement à ce que sera la ligne future terminée, comment elle sera dans le territoire. Nous allons aussi travailler ensemble sur la façon dont nous allons faire ces travaux et comment ces travaux peuvent se faire dans un environnement particulier. Noëlle l'a dit, nous allons avoir beaucoup de déblais, donc de gravats à extraire de ces tunnels. Qu'allons-nous en faire, et comment allons-nous les gérer à la sortie du tunnel ?

Laurence GONTARD - Y a-t-il d'autres questions ? Il n'y en a pas. Nous allons clore la réunion.

Nous avons noté six points que vous nous avez demandé d'examiner et d'approfondir pour les prochains groupes.

- Le raccordement des Chemins de fer de Provence à la gare de Nice et la liaison avec l'EPA.
- Les rapports entre la vitesse et le coût.
- Faire une synthèse des travaux qui auront été faits sur les autres groupes, une mise en commun. Je pense que cela sera plutôt fait lors du troisième groupe, à la fin du premier set de réunions de travail.
- Un point sur la desserte de Cannes, selon les différents scénarios envisagés.
- Des études en hydrogéologie, sur les aquifères et l'urbanisme.
- L'intervention éventuelle d'un sismologue.

Fabien PASTOUR - Je ne suis pas sûr que nous puissions tout faire pour la prochaine fois, mais il y a des choses qui seront programmées pour les groupes, qui seront plutôt adaptés à ces questions-là.

Françoise MAQUARD - Il me semble que nous avons posé une question sur une modification de ligne, et des schémas qui ne semblaient pas cohérents.

Laurence GONTARD - Les modifications sur la ligne, je l'ai noté.

Fabien PASTOUR - Je vous apporterai cette précision.

Avez-vous des observations ou des commentaires qui ne vous seraient pas venus à l'esprit pendant la réunion ?

Michel RAYBAUD - Qu'est-ce que vous appelez EPA ?

Fabien PASTOUR - Il s'agit de l'Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du Var.

Françoise MAQUARD - Maintenant, on l'appelle l'OIN.

Un intervenant - On l'appelle Eco-Vallée.

Un intervenant - C'est un Etablissement Public d'Aménagement, comme dans les villes nouvelles.

Fabien PASTOUR - Si vous avez des idées qui ne vous seraient pas venues pendant la réunion, vous avez mon e-mail sur les fiches. Un registre papier est là, vous pouvez laisser un message si vous voulez. Vous avez des enveloppes préaffranchies, vous pouvez nous écrire. Si vous êtes des adeptes d'Internet, vous pouvez nous écrire sur le site directement.

Gérard WEIL - Juste une petite réflexion, sans vouloir briser l'optimisme de la réunion. Les politiques budgétaires actuelles, puisque nous ne sommes pas franchement dans une période d'euphorie, ne risquent-elles pas de remettre en cause le tracé, voire l'ensemble, d'autant que le responsable d'un opérateur qui, je crois, est le plus important opérateur ferroviaire de France a déclaré, fin août, que la ligne PACA ne se ferait pas ?

Fabien PASTOUR - Il s'agit de Guillaume Pépy. Il y a des élus qui se sont positionnés pour ou contre. Des responsables d'EPIC se sont positionnés, c'est leur droit. Une mission de financement du projet est en cours, c'est-à-dire que des gens ont été mandatés par le gouvernement pour trouver et investiguer toutes les manières de se payer cette infrastructure. C'est une chose.

Après, un gouvernement nous a mandatés pour faire les études. S'il n'avait pas voulu le faire, au départ, et s'il n'y avait pas eu ce consensus aussi fort au niveau des politiques locaux, nous n'en serions pas là. Il y a donc un consensus fort des politiques de tous bords dans la région PACA pour faire ce projet.

Ce projet coûte en moyenne 15 milliards d'euros. Que représentent 15 milliards d'euros sur la période qui va de maintenant jusqu'à 2040, si l'on compare cela à tous les investissements routiers qui ont été faits sur une période équivalente de trente ans ? Cela représente la moitié des investissements routiers qui ont été faits en PACA, en trente ans.

Nous avons réussi à financer trente ans de travaux routiers, voire deux fois plus que la LGV. Est-ce que l'on ne peut pas imaginer financer 15 milliards d'euros sur trente ans ? Pour ma part, je pense que c'est faisable. C'est mon avis.

Un participant - Ce n'est rien du tout.

Fabien PASTOUR - Un économiste me dit que ce n'est rien du tout.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Le coût du kilomètre posé que vous avez exposé est moins cher sur la moitié de la fourchette que le kilomètre posé de la première ligne de tramway à Nice, qui a été calamiteuse à cause de tous les plombages de scandales variés et de mauvais management. Avec un bon management, une bonne construction, on peut, à mon avis, tirer un prix extrêmement raisonnable et qui, par rapport au service attendu, ne devrait pas prêter à discussion. On peut sacrifier beaucoup de projets farfelus pour réaliser des transports en commun.

Un participant - Nous sommes tous convaincus qu'il faut la faire.

Laurence GONTARD - C'est un point d'accord du groupe que je noterai dans la synthèse.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Des amis m'ont dit : « Pourquoi tu vas là, puisque ça ne se fera pas, étant donné la conjoncture économique ? »

Fabien PASTOUR - C'est une question qu'il est légitime de se poser.

Laurence GONTARD - Je vous remercie tous de votre participation. Je vous donne rendez-vous le 7 octobre à 14 heures, au même endroit. Bonne lecture !

Odette MOUHAD - Si l'on va jusqu'en Italie, pourra-t-on bénéficier de fonds européens, car cela devient un projet européen, partiellement ?

Fabien PASTOUR - L'Europe est d'ores et déjà financeur du projet.

Clôture de la réunion à 17 heures 15.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV

PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Groupe de travail Nice
Verbatim de la réunion du 23 septembre 2011

Document rédigé avec le concours de 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