

SOMMAIRE

1. RAPPEL ET REPONSES AUX ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL N° 3	4
1.1 LES ATTENDUS DU GT NICE N° 3.....	4
1.1.1 4 voies entre nice aeroport et Nice VILLE ?	4
1.1.2 3 VOIES ENTRE NICE AEROPORT ET NICE VILLE ?	7
2 POURSUITE DE L'ETUDE DES FUSEAUX DE PASSAGE	10
2.1 METHODOLOGIE	10
2.2. RESULTATS DE L'APPLICATION DE L'AMC ENVIRONNEMENTALE AUX FUSEAUX : SECTION H	11
3. SYNTHESE DES AVIS DU GROUPE SUR LES FUSEAUX POUR PRESENTATION AU COTER	28

Participants :

BOUGEAULT Noëlle, AMO Générale
GONTARD Laurence, AMO Communication
PASTOUR Fabien, Concertation LGV PACA
AKBALARY Houzefa, INEXIA SNC-Lavalin

CAROTENUTO Daniel, Amis du Rail Azuréen
COLLET Christian, GIR MARALPIN
COUSINIE Christianne, Association des citoyens laurentins
FLATOT Raphaël, Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence
GOURMANEL Brigitte, ADHEC (Association de défense des habitants de l'est de Cagnes)
HERNANDEZ-NICAISE Mari-Luz, ville de Nice
LAUGIER Flora, ADAAM (Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes)
LEVERE Bernard, Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur
MAQUARD Françoise, GADSECA
MOLINARI Jacques, GIR MARALPIN
MOUHAD Odette, Fare Sud
NALLINO Germain, Amis du Rail Azuréen
RAYBAUD Michel, particulier
RIBIERE Alain, Fare Sud/ACME
ROLLAND Alain, Conseil Général des Alpes-Maritimes
WEIL Gérard, Amis du Rail Azuréen

La séance débute à 14 heures 10.

Laurence GONTARD - Bonjour. Bienvenue à ce quatrième groupe de travail sur le secteur de Nice. Merci à tous de votre participation active dans cette concertation. Je suis Laurence Gontard, responsable Assistance à Maîtrise d'Ouvrage sur la concertation. L'objectif du groupe de travail d'aujourd'hui, c'est d'avoir une position du groupe sur les fuseaux qui vous ont été proposés, de manière à remonter cet avis au Comité territorial et au Comité de pilotage du mois de décembre.

Pour le déroulement du groupe d'aujourd'hui, tout d'abord et comme d'habitude les réponses aux attendus exprimés lors du groupe précédent, à savoir les coûts et la faisabilité de doubler les deux voies entre Nice Aéroport et Nice Ville, et les coûts et la faisabilité de créer une troisième voie entre Nice Aéroport et Nice Ville. Dans un second temps, on poursuivra l'étude des fuseaux, avec la présentation de l'analyse multicritères. Il y aura ensuite un temps d'échange et un tour de table pour recueillir vos avis sur les fuseaux. Enfin, on fera comme dans les groupes précédents, pour ceux qui y ont participé, une synthèse à remonter au Comité territorial.

Voilà, on va démarrer par le tour de table traditionnel.

Il est procédé à un tour de table.

Laurence GONTARD - Comme d'habitude, pensez bien au *verbatim* et à vous présenter avant chacune de vos interventions.

Je vais passer la parole à Fabien pour les réponses aux attendus.

1. RAPPEL ET REPONSES AUX ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL N° 3

1.1 LES ATTENDUS DU GT NICE N° 3

1.1.1 4 VOIES ENTRE NICE AEROPORT ET NICE VILLE ?

Fabien PASTOUR - Alors, les questions qui nous ont été posées la dernière fois sont :

- Quel serait le coût et la faisabilité de doubler la voie ferrée entre Nice Aéroport et Nice Ville, c'est-à-dire en passant de deux à quatre voies ?
- Est-il possible de faire une troisième voie entre Nice Aéroport et Nice Ville dans les emprises disponibles, et quel en serait le coût ?
- La présentation de coupes géologiques entre Nice et l'Italie. C'est en rouge parce que Monsieur Piraud nous a transmis des coupes sur du papier que nous avons scannées. Très honnêtement, je suis incapable de vous les présenter. Je peux les montrer aux gens qui veulent les voir, mais les présenter en séance, je suis totalement incapable de le faire. Il faudrait que Monsieur Piraud le fasse. Il n'y a aucun commentaire. Ce sont des coupes de sections avec des noms de types de couches géologiques. Je ne suis pas compétent pour vous les présenter, donc si une personne veut les lire, on le fera ensemble sur le PC. La carte BRGM, la carte plan, n'apporte pas grand-chose à la compréhension présentée ici. Je pense que cela vaut plus le coup de le voir ensemble sur un PC. Si vous avez besoin, je vous fais passer les éléments après.

Jacques MOLINARI - Est-ce que c'est normalisé sur les cartes géologiques ? Cela donne une idée.

Fabien PASTOUR - Là, malheureusement, ce que nous a passé Monsieur Piraud, c'est du noir et blanc avec des symboles dedans, et j'y vois bien, j'ai des lunettes toutes neuves, mais j'ai vraiment du mal.

La question suivante était :

- Quelle serait l'incidence financière d'une ligne mixte fret sur la section de Nice à l'Italie ?

On a transmis la demande au niveau du Bureau d'études, c'est en cours. Ce n'était pas assez abouti pour qu'on vous le présente aujourd'hui, mais on va profiter du prolongement de la concertation sur la partie Nice-Italie, parce que l'on va en parler juste après, mais on peut même en parler maintenant. Sur la partie Nice-Italie, il va y avoir des réunions de concertation en plus. Donc, il y aura une réunion publique le 13 décembre, puis deux sessions de groupes de travail le 16 janvier et le 13 janvier. Ce sont des dates qui ne sont pas arrêtées, mais a priori, ce sont celles qui seront proposées. Ce sont des groupes de travail spécifiques à Nice-Italie, donc on présente ça ici à Nice, mais également à la Riviera pour que les gens intéressés par ce groupe puissent venir du groupe de Nice et du groupe Riviera-Paillons. On parlera largement de ces points-là et il y aura encore une réunion publique le 1^{er} février sur la partie Nice-Italie à Menton. Celle du 13 décembre serait plutôt à Nice, à l'hôtel Boscolo, et le 1^{er} février, c'est à Menton. Cela doit être au Palais de l'Europe. Bon, ce sera sur le site internet. On le mettra à jour, ne vous inquiétez pas. On aura l'occasion de parler des enjeux spécifiques à Nice-Italie et surtout, de répondre à cette question-là, quand on aura les éléments complets dans ce cadre-là. Le point est juste ajourné, on y répondra.

Sur les quatre voies entre Nice Aéroport et Nice Ville, on va vous répondre pour vous dire exactement combien cela coûterait de mettre au niveau ferroviaire quatre voies entre Nice Aéroport et Nice Ville. Il faudrait juste noter un point que m'a demandé de rappeler l'expert qui était présent la dernière fois, Frédéric Tardif : les quatre voies ne sont pas nécessaires à ce jour pour garantir la fiabilité du tronçon et l'intégralité des circulations. Donc, le bureau d'études nous dit que pour doubler la voie, on a plusieurs manières de le faire : soit on met des voies de part et d'autre des voies existantes, soit on met des voies au nord ou au sud, avec des mouvements de voie. Dans un cas comme dans l'autre, cela change la largeur pour mettre toutes ces voies-là. Si on double de part et d'autre, il faut rajouter à peu près 6 mètres à la plateforme. Si on double tout au nord ou tout au sud, simplement, il faut grappiller 7,50 mètres. Si on le fait en ripant les voies existantes, en les déplaçant un peu, on peut réduire à 5 mètres le besoin d'emprise supplémentaire.

Donc, quelle est la conséquence du doublement ? On a pris toute la section de ligne entre Nice Aéroport et Nice Ville. On a regardé ce qu'il y avait comme impact tout le long. Il y a une tranchée couverte en avant-gare de Nice qui fait 500 mètres de long, et qu'il faut élargir pour prendre en compte les voies en plus. Vous avez des ouvrages d'art à modifier. Il y a 14 ponts-rails entre Nice Aéroport et Nice Ville qui n'ont pas la bonne largeur, donc il faudra les agrandir, y compris celui de la route de Grenoble, qui est un ouvrage assez important. Donc, cela veut dire que doubler ces ouvrages-là, cela a un impact sur la voie routière contiguë, les voies aériennes qui sont à côté. Cela peut avoir un impact dessus. Là, en 10 ou 15 jours, on n'a pas eu le temps d'aller à fond pour voir ce point-là. Par contre, pour le reste, on a investigué. Au niveau de la Faculté de droit, jusqu'à la jonction des deux chaussées, il y a une variation de profil en long entre l'autoroute urbaine et les voies ferrées. Cela permet d'envisager deux solutions : soit on déplace les voies de circulation en surface, soit on fait un passage en tunnel pour la partie circulation dans cette zone-là. Ce sont des choses d'après les dires de l'expert que l'on peut voir tout de suite.

Les impacts en phase chantier :

- Il y a un impact fort sur le réseau routier local, parce que, pour pouvoir faire des travaux ferroviaires, il va falloir que l'on prenne de la place de la route, pendant un certain temps. Donc, on va neutraliser des files et prendre cette place pour mettre notre installation de

chantier, soit au sud, soit au nord, quel que soit le scénario considéré. Il y a des impacts sur toutes les voies que l'on franchira par des ponts-rails. Il faudra bloquer ces voies pendant un certain temps. Il y aura aussi une modification sur l'accessibilité de l'aéroport du fait des travaux sur la voie rapide, et puis globalement pendant les x années de chantier, soit quatre-cinq ans minimum. Il y aura des réductions et des modifications des circulations ferroviaires sur ces axes-là.

- Nos experts nous disent que cela aura un impact économique fort sur l'ensemble des circulations de la ville de Nice, que ce soit ferrées, routières ou autoroutières.
- Et puis, on peut aussi entrevoir les nuisances liées au chantier pendant cinq ans pour tous les riverains. Sur les 6 kilomètres, ou un peu moins, entre les deux gares, il y aura des travaux partout pendant cinq ans, avec des forts impacts, parce que ces travaux-là se dérouleront pour la plupart de nuit.

L'impact à terme, c'est une diminution de la capacité viaire, la partie voirie routière, du fait que la voie ferrée prend plus de place. Il y a une diminution des capacités des routes, sauf si on réalise la voirie en estacade au-dessus des voies ferrées. Alors, à ce niveau-là d'études, avec le temps qui nous est imparti, on s'est concentré sur la partie ferroviaire. On n'a pas évalué le prix d'une route en estacade à ce jour. Je ne sais pas combien cela coûte et je ne l'ai pas dans les coûts que je vais vous donner. Ce serait à rajouter en plus au total, si on veut mettre ces voies en estacade.

Pour faire tout cela, il va falloir acquérir des propriétés. On a fait une évaluation sommaire de ce que cela représentait sur le territoire, en projetant cette infrastructure, soit au nord, soit au sud sur les deux côtés. Sur les retours d'expériences que nous avons des Alpes-Maritimes, on est sur cette largeur d'emprise à quelque chose comme 50 millions d'euros/kilomètre. On a à peu près 3,7 kilomètres sur lesquels il va falloir acquérir des emprises. Le poste est donc estimé à 185 millions d'euros pour la partie « acquisitions foncières » pour faire ces quatre voies entre Nice Aéroport et Nice Ville.

Au niveau travaux, il faut élargir la plateforme ferroviaire, modifier les ouvrages d'art, modifier la tranchée couverte, je le rappelle. Il y a des travaux de superstructure ferroviaire avec tout ce qui est caténaire et des ouvrages au-dessus. Il y a éventuellement le ripage latéral des deux voies existantes pour réduire l'emprise nécessaire. Et puis, il y a aussi tout ce qui est travaux liés à la phase travaux. Pendant les travaux, on va avoir besoin de secteurs de passage pour les engins de chantier ou autres. Donc, on va être plus large que ce qu'il faut. Donc, on va certainement modifier les voiries et il faudra rétablir ces voiries après. Ce sont des voiries annexes et non des voiries principales. Ce sont des voiries chantier.

Déjà, j'ai demandé à ce que l'on ne nous donne pas une fourchette, mais le prix de chacune des différentes options.

Le doublement de part et d'autre des voies existantes, en travaux, a un coût de 238 millions d'euros. Le foncier, c'est la même chose pour tout le monde. Il y a un peu moins de phasage (238 millions d'euros), ce qui fait à peu près 661 millions d'euros. Quand on me met 1 million d'euros et précisions, cela fait bizarre, parce que c'est vraiment de la grosse faisabilité, 660 millions d'euros, cela me paraît plus raisonnable.

Pour le doublement des deux voies nouvelles à côté des voies existantes, soit deux voies au nord et au sud, sans riper des voies, on serait autour de 735 millions d'euros, on va dire 740 millions d'euros.

Et puis, le doublement avec ripage latéral des deux voies existantes, pour réduire l'emprise nécessaire et gagner un mètre ou deux, là, on va être autour de 680 millions d'euros.

Donc, les trois solutions pour arriver à avoir quatre voies entre Nice Aéroport et Nice Ville, cela fait à peu près 700 millions d'euros de travaux sur 4,2 kilomètres, ce qui fait un coût moyen au kilomètre de 165 millions d'euros. J'aime bien avoir des ratios pris au kilomètre, pour pouvoir

comparer les prix de ligne nouvelle seule, les ouvrages verticaux, les ouvrages souterrains, et pouvoir avoir des références.

Ça, ce sont les conditions économiques de 2008, cela permet de comparer aux coûts que l'on vous a donnés jusqu'à présent, parce que l'on a tous les coûts qui sont exprimés aux conditions économiques de 2008. Si vous voulez faire des comparaisons, vous pouvez.

1.1.2 3 VOIES ENTRE NICE AEROPORT ET NICE VILLE ?

Même question, mais sur trois voies entre Nice Aéroport et Nice Ville, au lieu de quatre voies. Là aussi, Monsieur Frédéric Tardif m'a demandé de faire un rappel. La troisième voie n'est pas non plus nécessaire et ne permettrait pas d'augmenter la capacité. Par contre, comme vous l'aviez noté, cela permet d'apporter de la fiabilité, c'est sûr. Est-ce que le coût de cette fiabilité est réellement nécessaire ? C'est une autre question.

La réalisation de la troisième voie peut se faire dans les emprises existantes. Cela a déjà été étudié dans le cadre du projet de troisième voie Cannes-Antibes-Nice. Par rapport à un doublement des voies, l'avantage est que la tranchée couverte est déjà à la bonne largeur. Cela passe. On n'a pas besoin de modifier ce gabarit-là. Par contre, il y a nécessité de riper les deux voies existantes et de pouvoir insérer la troisième voie facilement. Il y a à certains endroits des élargissements de plateformes. Il y a quand même des travaux d'ouvrage d'art à faire à certains endroits. Dans ces études, le coût estimatif de la troisième voie de ce secteur, si on le ramène aux conditions économiques de 2008, avec les éléments d'information sur les retours d'expériences de coût, est de 450 millions d'euros pour passer de deux à trois voies entre Nice Aéroport et Nice Ville.

Donc, on passe à trois voies en mettant 450 millions d'euros sur la table. On passe à quatre voies en mettant environ 700 millions d'euros sur la table. Pour mémoire, le corpus de travaux qui est prévu entre Nice Aéroport et Nice Ville au titre du programme standard de la LGV, c'est-à-dire l'utilisation des voies existantes, c'est 200 millions d'euros de travaux.

Donc, on peut avoir trois échelles : les voies existantes avec les travaux pour la LGV à 200 millions d'euros ; un passage à trois voies pour 450 millions d'euros ; un passage à quatre voies pour 750 millions d'euros.

Est-ce que sur les questions de troisième et quatrième voies et les coûts, vous avez besoin de compléments d'information ? Je vais vous passer le micro.

Michel RAYBAUD - Ce n'est pas forcément une question de coût, mais sur les impacts économiques sur la circulation, tant des trains que des véhicules automobiles. C'est vrai que sur Nice, la circulation automobile est un souci, lorsque la Promenade est impactée. Pour la troisième voie, si je comprends bien, il n'y a pas besoin d'acquisition foncière. C'est déjà pas mal.

Germain NALLINO - C'est justement la question que j'allais poser. De fait, on ne comprend pas la différence de coût entre la troisième voie (450 millions d'euros sans acquisition foncière) et les deux voies supplémentaires avec acquisition foncière (700 millions d'euros). Il semblerait que la réfection du coût global ne soit pas trop juste. Eh oui ! Les travaux sont supérieurs au niveau ouvrages d'art, etc. Bien sûr qu'ils sont supérieurs ! Si l'on fait deux voies supplémentaires, ils sont supérieurs. Il faut élargir aussi Nice. Là, sur la troisième voie, on ne touche pas Nice. On y rentre. Vous avez dit qu'on y rentrait, c'est vous qui l'avez dit.

Fabien PASTOUR - Oui.

Germain NALLINO - Nice, on ne touche pas. Si l'on met deux voies supplémentaires, il faut toucher. Si on y réfléchit, j'ai l'impression que 450 millions d'euros, c'est nettement fort par rapport aux travaux qui vont être entrepris. Vous devriez revoir votre...

Fabien PASTOUR - L'énorme différence entre les deux, c'est vrai qu'il y a des acquisitions foncières qui n'y sont pas, pour 185 millions d'euros à peu près. Et après, il y a les 50 ou 60 millions d'euros que l'on peut avoir sur la tranchée qui existe, donc 500 mètres qui ne sont pas touchés. Donc, cela fait à peu près 50 millions de travaux économisés. Par contre, on a quand même les ouvrages d'art à modifier, on a la signalisation à modifier, les pauses de voies et les ripages de voies à faire. L'addition est quand même salée pour trois voies entre Nice Ville et Nice Aéroport.

Germain NALLINO - On installe une voie supplémentaire. Je suis d'accord, au niveau signalisation, tout ça, ce ne peut pas être identique. Je suis d'accord avec vous. Par contre, sur l'assise ferroviaire proprement dite, ce n'est pas très vrai, et sur les ouvrages d'art non plus. Il y a du travail supplémentaire.

Fabien PASTOUR - C'est surprenant, mais ce sont les chiffres qui nous ont été donnés par le bureau d'études. Le fait que l'on modifie les ouvrages d'art un peu partout, après les ouvrages d'art, qu'ils fassent 6 ou 7 mètres de plus en largeur, les quelques mètres que l'on va rajouter, cela va augmenter le prix, on est d'accord, mais c'est surtout la partie durée des travaux et lancement de l'ouvrage en lui-même. Ce n'est pas ça qui fait vraiment augmenter l'addition. C'est toute la partie en amont, toutes les immobilisations, les travaux de sécurité, qui font grimper fortement l'addition.

Germain NALLINO - Et la proposition sur le fuseau n° 2 avec la traversée directe en tunnel jusqu'à Saint-Roch, était de 1 milliard d'euros.

Fabien PASTOUR - Oui, c'était de 1 milliard d'euros, mais là, on fait la section entre Nice Aéroport et Nice Ville. Le tunnel va jusqu'à Saint-Roch. Oui, ce sont des coûts. Ce sont tout à fait des choses qu'il faut avoir en tête, oui.

Monsieur Molinari ?

Jacques MOLINARI - Première question, pour quelle somme les emprises du PLM ont été cédées à la ville de Nice ? Pour quel montant les emprises du PLM utilisées ont-elles été vendues à la ville de Nice ?

Et puis, j'aurais une image à vous montrer. Deuxième remarque, à Saint-Philippe, l'espace disponible sous la voie rapide est compatible avec cinq voies, et non pas trois. Il y a la voie de lavage et une voie en impasse. Après, nous sommes dans la tranchée de Saint-Philippe où il n'y a pas d'acquisition foncière. Je suis un peu surpris que vous fassiez de la tranchée de Saint-Philippe un point de résistance aux travaux, ou de coût supplémentaire.

Je voudrais en profiter pour présenter trois images. Elles sont là. Si vous voulez bien... On peut passer à la suivante, je reprendrai après. Je vais m'en occuper.

Fabien PASTOUR - Non, je vais le faire. Alors, d'abord, le prix de vente des terrains, je n'en ai aucune idée, malheureusement. Après, les impacts sur le terrain, c'est une constatation de ce qui est projeté. Par contre, en dessous de Saint-Philippe, on a noté qu'il y avait le problème de la tranchée pour passer à quatre voies parce qu'il n'y a pas la largeur, mais à part ça... Attendez. On va montrer les images de Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - C'est en haut. Oui, c'est ça. C'est une vieille photo. Elle a d'ailleurs été prise par Germain Nallino. C'était juste avant la première réunion de débat public sur la LGV Paca. Vous voyez l'importance des emprises qui ont été cédées à la ville de Nice. Ce sont les emprises du PLM. On ne voit que la partie nord de ces emprises du PLM, occupée par le chantier de la voie rapide nord. Il faut imaginer que sur le versant sud, il y avait à peu près les mêmes espaces libres pour réaliser la première voie rapide. C'est dire l'importance de l'erreur commise à l'époque par la SNCF. Je pense qu'à l'époque, c'est la SNCF qui a cédé ses emprises. Maintenant, on se retrouve à devoir racheter des emprises que l'on a vendues, sans doute pour une poignée de figes, comme c'est l'habitude dans les Alpes-Maritimes quand il s'agit d'emprise ferroviaire.

La deuxième image est extraite des études de RFF ou de la SNCF dans le dossier préliminaire au débat public. Là, on voit représentée en coupe une section à trois voies. Alors, le commentaire est embarrassant. Il est indiqué sur la partie droite de la diapo que cette disposition est contraignante en cas d'acheminement de transports exceptionnels ou d'exécution de travaux d'entretien futurs : interception simultanée des trois voies lorsque les transports exceptionnels circulent ou lorsque des travaux de maintenance s'effectuent sur la voie centrale. Ceci s'applique à trois voies, mais s'applique aussi bien à deux voies. C'est dire à quel point le *statu quo* serait catastrophique dans cette tranchée. Le *statu quo* à deux voies serait catastrophique...

Fabien PASTOUR - Cela s'applique sur trois voies, parce que quand on travaille sur une voie centrale, on est obligé de bloquer les deux autres voies. Ce n'est pas la même chose que de travailler sur deux voies. On peut intercepter une ligne et l'autre, ou les deux. C'est différent.

Jacques MOLINARI - Oui, mais l'espace est très contraint. Cela signifie aussi que, si on ne réalise que trois voies, on sera dans une situation difficile quand même. En ce qui concerne mon point de vue, ma préférence irait à la réalisation des quatre voies pour des différences de coût qui ne sont pas énormes. Revoyez tout de même le débouché de l'avant-gare de Nice et vous verrez qu'il y a largement la place pour quatre voies. J'ai fait état à plusieurs reprises d'une visite que j'ai faite avec le précédent chef de projet. Il est convenu qu'il n'y avait pas de problème à ce niveau-là.

Fabien PASTOUR - Quand on vous parle d'avant-gare de Nice, on vous parle de la tranchée couverte. On ne parle pas de la voie disponible. On parle de la tranchée couverte.

Jacques MOLINARI - C'est l'avant-gare.

Fabien PASTOUR - La tranchée couverte n'est pas compatible avec quatre voies. Il faut élargir la tranchée couverte.

Jacques MOLINARI - Il y a l'espace pour cinq voies, alors.

Fabien PASTOUR - Dans la tranchée couverte, non. Cela ne me dérange pas que vous disiez qu'il ne faut pas trois voies. Trois voies, avec le nombre de trains qu'il y a, la section de trois voies ne servirait pas à grand-chose. C'est ce qu'a expliqué Monsieur Tardif la dernière fois. Si l'on met trois voies, on ne servira que deux voies et la troisième ne sera utilisée que lorsque l'on sera en maintenance sur une voie latérale.

Jacques MOLINARI - Ne dites pas cela, parce que depuis des années, RFF n'a cessé de dire que trois voies étaient la solution idéale, y compris pour acheminer le trafic supplémentaire...

Fabien PASTOUR - Bien sûr, mais Monsieur Molinari, je vais être extrêmement cohérent. C'est juste que vous oubliez un élément : à l'époque, il n'y avait pas la gare de Nice Aéroport au milieu. Il n'y avait pas cette gare de Nice Aéroport, et il n'y avait pas la même configuration.

Jacques MOLINARI - Non, le projet était là. Peu importe...

Fabien PASTOUR - Mais si, cela change tout. C'est ce qu'a expliqué Monsieur Frédéric Tardif la dernière fois. Si vous avez des gares intermédiaires, vous n'avez pas besoin d'une troisième voie. Si vous n'avez pas de gare intermédiaire, la troisième voie ne sert plus à grand-chose. Cela ne peut pas être un déplacement dynamique. Si vous voulez avoir plus d'informations sur cette partie-là, vous pouvez relire tranquillement le *verbatim* avec la présentation de Monsieur Tardif, ou celle du groupe Paillons-Riviera. Vous aurez tous les éléments qu'il vous faut pour comprendre pourquoi une voie à cet endroit-là ne sert pas à grand-chose.

Jacques MOLINARI - J'ai lu attentivement et je n'ai pas compris.

Fabien PASTOUR - Ah ! Dites-moi plutôt que vous n'avez pas compris. Ce n'est pas la même chose, Monsieur Molinari. Que fait-on ? Continue-t-on la présentation ? Avez-vous d'autres questions sur les troisième et quatrième voies ou sur les coûts ? Après, comme je vous l'ai dit la dernière fois, je vous parle de la partie ferroviaire. La partie routière, son utilité ou pas, et le prix de l'estacade, ce n'était pas possible à ce jour. De toute façon, l'utilité n'est pas de mon ressort. Mais

la partie estacade, je n'ai pas pu la chiffrer. Quatre voies, cela veut dire aussi un coût supplémentaire si l'on doit mettre une estacade au-dessus.

On en arrive à la partie fuseaux.

2 POURSUITE DE L'ETUDE DES FUSEAUX DE PASSAGE

2.1 METHODOLOGIE

Fabien PASTOUR - La dernière fois, on a vu ensemble les fuseaux, mais on n'a pas vu ensemble l'analyse multicritères. L'analyse multicritères est surtout un élément qui permet de regarder suivant diverses thématiques l'impact ou l'opportunité d'un fuseau par rapport à un autre. Ces éléments ont été produits très tardivement. Ils ont mis beaucoup de temps à être produits, surtout. On n'a pas pu vous les diffuser avant. Ils ont été mis en ligne le week-end dernier. On va vous les présenter largement aujourd'hui, puis je vous dirai pourquoi c'est assez particulier sur les Alpes-Maritimes.

On caractérise chacun des fuseaux par rapport à des thématiques : l'impact sur les milieux naturels terrestres, les milieux aquatiques, tout ce qui est respect des corridors écologiques interceptés, l'impact sur la partie paysage et patrimoine, la partie nuisance sur les zones urbaines, sur les nuisances acoustiques, la prise en compte des risques naturels, des risques technologiques, l'impact sur la protection des ressources en eau, l'économie des ressources naturelles, et la partie agriculture.

Le but du jeu, c'est d'évaluer chacun de ces critères ou objectifs et trouver un indicateur qui permet d'avoir, que ce soit pour la partie difficilement envisageable ou très difficilement envisageable du parcours, un indicateur de comparaison entre les différents fuseaux. Ce que l'on fait, c'est que l'on utilise un indicateur de kilométrage. On trouve utile d'avoir une longueur de fuseau, et de rapporter à cette longueur de fuseau, une longueur de zone très difficilement ou difficilement envisageable pour chacun des critères.

Ce que l'on va faire, par exemple, pour notre fuseau ici, avec une zone très difficilement envisageable ou difficilement envisageable, c'est calculer sa superficie, la rapporter à la longueur moyenne du fuseau pour avoir une distance, et on va la pondérer en fonction d'un coefficient qui dépend du type de passage connu. Par exemple, imaginons que l'on soit en surface, il n'y a pas de pondération, on a 1. Par contre, si l'on est en tunnel, on comprend bien que l'on a une pondération plutôt à la baisse pour tout ce qui est impact en surface, parce que l'on est dessous. Par contre, on a une pondération fortement à la hausse pour tout ce qui peut être problème hydraulique, captage. Ce qui fait que pour le milieu terrestre, on a une pondération à la baisse, et par contre, dès que l'on est dans des zones de captage ou de masse d'eau, on pondère à la hausse, donc x2 ou x1,5. Cela permet de mettre un peu en perspective les critères les uns par rapport aux autres.

On va les regarder les uns après les autres, mais dans les Alpes-Maritimes, on va comparer trois fuseaux de l'Ouest par rapport à ces trois items, et les deux fuseaux sur Nice également, par rapport à ces items. Cela nous permet d'avoir des éléments de comparaison les uns par rapport aux autres.

Et là, c'est bien, on a fait cela sur Mac et cela ne passe pas sur PC... Alors, je retombe toujours sur mes pieds... En bidouillant, on y arrive.

2.2. RESULTATS DE L'APPLICATION DE L'AMC ENVIRONNEMENTALE AUX FUSEAUX : SECTION H

Fabien PASTOUR - Donc, pour les impacts sur les milieux naturels terrestres traversés, vous avez le fuseau H1 et fuseau H2. J'ai un trou de mémoire, le H1 est la surface et le H2 est le souterrain. Donc, on voit que pour les milieux naturels terrestres traversés, on a pour le fuseau en surface des zones très difficilement envisageables qui sont à hauteur de 170 mètres. Pour le fuseau H2, on a des zones qui sont à hauteur de pratiquement 200 mètres. C'est relativement extrêmement faible par rapport à d'autres caractérisations. Normalement, on caractérise ça en kilomètre. Là, on est en centaines de mètres. Sur cet enjeu-là, on est extrêmement faible de toute manière.

Odette MOUHAD - Sur quel tracé sommes-nous ?

Fabien PASTOUR - Là, on est dans le groupe de Nice et on compare le fuseau souterrain et le fuseau surface dans Nice. C'est la traversée de Nice, H1 et H2.

Noëlle BOUGEAULT - Et c'est une longueur totale de 10 kilomètres.

Fabien PASTOUR - C'est 200 mètres, à comparer à 10 kilomètres du fuseau.

Les milieux naturels aquatiques, dans cette zone-là, on n'a rien. Je vous parle des milieux aquatiques et pas des captages et autres éléments. Ce n'est pas que l'on n'a rien, exact. On n'a pas d'impact, ce n'est pas la même chose.

Si l'on regarde les linéaires équivalents de zones sensibles pour la partie patrimoines et zones traversées, on s'aperçoit que, là aussi, on est extrêmement faible. On a des indicateurs qui sont en mètres à comparer avec la longueur du fuseau qui fait 10 kilomètres. C'est là aussi relativement négligeable. Sur la partie agricole, pour la zone de Nice, au niveau agriculture, il n'y a rien. Pour les corridors écologiques, sur la zone de Nice, là où l'on passe avec les fuseaux, on n'intercepte aucun corridor écologique. Sur les linéaires équivalents des zones nodales de milieux naturels traversées, là, par contre, on en a quelques centaines de mètres également. Donc, un peu plus quand on est en surface (500-600 mètres) et moins quand on est en souterrain (350-400 mètres).

Pour les ressources en eau traversées, là, par contre, on va avoir des longueurs beaucoup plus importantes parce qu'on est dans une zone où il y a beaucoup d'eau. Donc, le fuseau H1 en surface, on est pratiquement à 9 kilomètres en difficilement envisageable. Pour le fuseau H2, la partie souterraine, on est plutôt autour de 5,8 ou 5,6 kilomètres, sur les 10 kilomètres de parcours. Pour les ressources naturelles traversées, on n'est pas concerné par Nice. Pour les zones de risques naturels traversées, là, par contre, on est aussi sur un indicateur assez faible, en amont et en aval, à l'Est ou à l'Ouest, en entrée et en sortie. On est là aussi sur quelques centaines de mètres rapportées à une dizaine de kilomètres. Les risques technologiques dans Nice, on n'en a pas. Là, par contre, pour les zones urbaines sensibles traversées, on a un indicateur qui commence à être sensible. Donc, on est autour des 2 kilomètres avec des zones très difficilement envisageables prises en compte pour le fuseau de surface, et une zone de 1,5 kilomètre pour le fuseau souterrain, avec une prépondérance également des zones très difficilement envisageables.

Pour les zones sensibles de nuisance acoustique, le fuseau de surface est bien entendu plus pénalisant. On est au-dessus des 3 kilomètres avec principalement du très difficilement envisageable. Pour le fuseau souterrain, on est autour des 2 kilomètres avec une prépondérance du très difficilement envisageable également. La particularité, même si l'on est en souterrain, est d'avoir tout de même des entrées et des sorties en tunnel. Il y a des trains qui circulent sur la ligne existante. Le rapport entre ceux qui passent dessous et ceux qui passent dessus fait que cela réduit l'impact. Mais il y a quand même des trains qui passent en surface et qui génèrent un impact à hauteur de 2 kilomètres.

Et normalement, je les ai tous faits. Je vais juste revenir... Avez-vous des questions pendant que je fais la petite manipulation, excusez-moi ?

Alain RIBIERE - Quelle conclusion en tirez-vous ?

Fabien PASTOUR - Comment utilise-t-on ces critères d'habitude ou normalement ? On cherche à avoir des critères financiers, des critères techniques, et toutes les thématiques environnementales pour pouvoir caractériser un fuseau et le choisir. On ne va pas s'arrêter simplement au coût pécuniaire d'un fuseau. Ce serait dommage. Dans le principe, on doit avoir une différence notable qui met en avant ou qui exclue un fuseau par rapport à un autre. Je l'ai déjà dit dans les deux groupes précédents. Les Alpes-Maritimes ont la particularité d'avoir des indicateurs qui sont sensiblement les mêmes pour les fuseaux. Ce n'est pas du tout le cas dans le Var ou dans les Bouches-du-Rhône. Dans le Var, les problématiques agricoles font que certains fuseaux sont beaucoup plus pénalisants que d'autres. Les impacts sur les zones naturelles sont aussi différents. Nous, dans les Alpes-Maritimes, vu les structures que l'on a, d'abord, quand les indicateurs sont différents l'un de l'autre, ce sont des différences qui se jouent à quelques centaines de mètres. Ce ne sont pas des différences de quelques kilomètres.

Et puis, là où l'on a des kilomètres qui apparaissent, on a globalement un poids totalement équivalent pour l'un ou l'autre. Donc, on se devait de vous présenter ces indicateurs-là, mais ce ne sont pas ces indicateurs qui vont jouer pour vous permettre de choisir un fuseau plutôt qu'un autre. Oui, Monsieur Collet ?

Christian COLLET - Cela voudrait dire que cela vous laisse une plus grande liberté, finalement.

Fabien PASTOUR - Cela nous laisse une plus grande liberté, à nous tous.

Christian COLLET - Oui, cela « nous ». Enfin, à l'opérateur, cela peut lui laisser une plus grande liberté en tout cas.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Cela accroît le poids du coût.

Fabien PASTOUR - Cela ne permet pas de s'appuyer sur les critères environnementaux particuliers qui sont là pour choisir plus l'un que l'autre.

Odette MOUHAD - Ce serait bien que cela corresponde à un trafic quelconque...

Fabien PASTOUR - En gros, vous avez H1 qui est le fuseau en surface, et H2 qui est le fuseau souterrain. C'est la section de Nice. Ce sont les 10 kilomètres de passage de Nice.

Odette MOUHAD - D'accord, de l'aéroport à la gare de Nice.

Fabien PASTOUR - Jusqu'à Saint-Roch. Donc, c'est du Var jusqu'à Saint-Roch.

Odette MOUHAD - Ah oui, d'accord.

Fabien PASTOUR - C'est la section qui fait 10 kilomètres.

Christian COLLET - En fonction d'un choix, quand même.

Odette MOUHAD - Oui, en surface ou en souterrain. On a deux fuseaux, et on dit « voilà ce que cela donne en dessous ».

Fabien PASTOUR - Oui, parce que ce sont des fuseaux qui correspondent aux fonctionnalités, soit le passage en surface en passant par Nice Ville, soit le passage vers l'est en passant en souterrain.

Christian COLLET - Mais pas n'importe où ?

Fabien PASTOUR - Pas n'importe où...

Christian COLLET - Cela veut dire que l'on ne peut pas le transposer deux kilomètres en dessous...

Fabien PASTOUR - C'est fonction de la zone géographique où l'on fait l'évaluation. Les impacts ne sont pas tous les mêmes à tous les endroits dans le département.

Christian COLLET - Vous choisissez un parti en disant « on passe là et on verra ce que cela donne ».

Fabien PASTOUR - Le parti était de passer par Nice Aéroport et Nice Ville pour la surface. Par contre, le fuseau qui part de Nice Aéroport et qui passe sous Nice est plus large. En arrivant sur le Paillons, il est beaucoup plus large et permet d'insérer le tunnel de manière différente.

Monsieur Molinari ? Le fuseau H2 est celui en souterrain, on a Nice Aéroport qui est ici, et puis il va s'ouvrir au fur et à mesure vers le Paillons et Saint-Roch. Alors que le fuseau en surface est autour de la ligne existante. Excusez-moi. Merci beaucoup.

Jacques MOLINARI - Cela paraît un peu arbitraire de comparer sur le plan environnemental un tracé en surface et un tracé souterrain. En réalité, il semble que les problèmes souterrains sont de nature toute autre, et d'une ampleur colossale. On intercepte tous les lactifères de la zone côtière, on intercepte le Paillons, on débouche ensuite par une rampe - j'imagine - sur la plateforme de Saint-Roch. On ne peut pas comparer un parti à l'autre. Ils n'ont rien de commun. Et pour les prix, c'est un peu surprenant que vous ayez un prix relativement faible en souterrain en regard du simple élargissement de ce que l'on peut appeler la tranchée de Saint-Philippe.

Fabien PASTOUR - Alors, quand vous regardez les fuseaux, vous prenez en compte les risques sur les réserves en eau traversées, les milieux aquatiques. Donc, on prend en compte aussi le souterrain dans les zones de captage. On le pondère à la hausse. Quand on est en souterrain dans une zone de captage, c'est pondéré à la hausse, parce que l'impact est plus fort que lorsque l'on est en surface. C'est pris en compte. Là, on compare des critères environnementaux. Donc, ce sont des multicritères environnementaux. L'analyse technique est indépendante et elle a déjà été faite. Là, c'est la partie où tous les critères environnementaux ont été représentés. Quand on est dans une zone de captage en tunnel, cela a un poids beaucoup plus important que quand on est dans une zone de captage en surface.

Vous avez parlé des coûts, Monsieur Molinari, mais je n'ai pas compris.

Alain RIBIERE - Le milliard du tunnel et l'élargissement, quel est son coût au kilomètre ?

Fabien PASTOUR - Effectivement, on peut rapporter cela au kilomètre. L'élargissement, cela fait 165 millions d'euros au kilomètre, pour 1,5 kilomètre. Sur la zone entre Nice Aéroport et Nice Ville, le tunnel pour traverser Nice de l'Est à l'Ouest a été évalué à 1 milliard d'euros, soit 100 millions d'euros le kilomètre.

Jacques MOLINARI - Donc 300 millions de rachat à la ville de Nice des terrains que la SNCF...

Fabien PASTOUR - Non, 185 millions. Dans la quatrième voie, le prix est de 185 millions. Quand on passe en zone urbanisée, élargir est très compliqué.

Christiane COUSINIE - Le tramway de Rennes a coûté moins cher. J'aimerais connaître le coût au kilomètre de celui qu'ils viennent de faire à Lyon et qui passe sous le Rhône. Ils ont fait 2 kilomètres de tunnel en 5 mois.

Raphaël FLATOT - C'est l'extension du métro B à Lyon. On est autour des 100 millions d'euros du kilomètre.

Fabien PASTOUR - Je ne sais pas, je n'en ai aucune idée. Je ne peux pas vous répondre, je ne sais pas.

Christiane COUSINIE - Ils sont passés sous le Rhône.

Fabien PASTOUR - Oui, oui, mais on peut passer sous l'eau, il n'y a pas de problème. Cela dépend des alluvions et des types de sols que vous avez sous le fleuve en question. Monsieur, je vous en prie.

Alain RIBIERE - Il faut quand même rappeler qu'avec le passage en tunnel, on abandonne l'arrêt à la gare de Nice Ville.

Fabien PASTOUR - Oui.

Alain RIBIERE - Donc, c'est quand même une fonctionnalité complètement différente. Dans le groupe, globalement, jusqu'à présent, on avait toujours travaillé avec l'arrêt à la gare de Nice Ville. Vous nous aviez même donné des chiffres sur le nombre de voyageurs attendus dans les deux gares dont on parlait, Nice Aéroport et Nice Ville. Donc, on n'a quasiment pas débattu de la solution du passage en tunnel qui reporterait la deuxième gare de Nice à Saint-Roch et pas du tout à Nice Ville.

Deuxième question, on a très rapidement évoqué la dernière fois, parce que c'était un peu en fin de réunion et sur la section dont on a peu parlé entre Nice et l'Italie, et on n'a pas vraiment réfléchi à la question entre Nice Ville et Nice Saint-Roch. On a juste cité le problème. Est-ce que l'on reste à deux voies entre Nice Ville et Nice Saint-Roch ? Combien coûterait le passage à quatre voies entre Nice Ville et Nice Saint-Roch ? Là, on compare un chiffrage en tunnel sans gare centrale à Nice Ville à un élargissement à quatre voies sur une partie, mais par contre, sur la deuxième partie, si l'on reste à deux voies, cela suppose de toute façon au minimum un coût d'aménagement.

Quand on parle des 450 millions ou des 700 millions d'euros, en fait, il faut quand même déduire les 200 millions d'euros, si j'ai bien compris.

Fabien PASTOUR - On ne les compare pas. C'est 200, 450...

Alain RIBIERE - C'est 200, 450 ou 700 millions d'euros. C'est-à-dire que, de toute façon, il y en a pour 200 millions. Si on passe à trois voies, cela nous coûte 250 millions de plus, et si on passe à quatre voies, cela nous coûte 500 millions de plus. Donc, voilà, c'est seulement la différence de coût.

Fabien PASTOUR - C'est pour cela que je vous l'ai rappelé...

Alain RIBIERE - J'ai bien compris, mais c'était une confirmation. Simplement, on n'a pas du tout le chiffrage sur la partie de Nice Ville à Nice Saint-Roch. Sur le problème global du chiffrage, cela ne permet pas vraiment des comparaisons. Ceci dit, à titre personnel et au titre de Fare Sud, je reste totalement sur la nécessité de la gare à Nice Ville, et Nice Centre à Thiers. Pour nous, la question du passage en tunnel avec la gare de Nice à Saint-Roch, dont on n'a pas débattu, n'est pas une solution qui nous satisfait.

Fabien PASTOUR - Alors, deux points. D'abord, concernant la partie échanges qu'il y a eue dans les différents groupes de travail jusqu'à ce jour. Il y a effectivement dans ce groupe de travail des gens qui nous ont dit qu'il fallait passer par Nice Ville. Mais il y a aussi dans ce groupe de travail des gens qui nous ont dit que le tunnel vers l'est sans passage par Nice peut être aussi utile et intéressant. Donc peut-être une option d'évolution du système. Le groupe n'était pas complètement arrêté sur le passage sur Nice Ville pour le passage en tunnel. Je pense qu'il y avait, pour les Amis de Rail, des avis affirmés sur d'autres sujets.

Laurence me fait justement remarquer que ce n'est pas parce qu'il y a un tunnel sous Nice qu'il n'y a pas des trains qui passeront en surface par Nice Ville quand même. Il y aura différents types de trafic. Voilà. C'est une des réponses possibles au système.

Concernant l'autre question sur les coûts, de Nice Ville en partant vers l'Est, il n'y a pas, dans ce que l'on a proposé, d'évolution des voies existantes. C'est pour cela que j'ai aussi utilisé le ratio des 165 millions d'euros/kilomètre. Si l'on prend quelque chose d'équivalent et un ratio à 165 millions d'euros/kilomètre, on calcule la distance et on peut trouver le coût pour aller jusqu'à Saint-Roch, en ayant une fourchette d'idées. Cela permet d'avoir à peu près un chiffre en tête. Si vous voulez, on peut regarder et vous faire mesurer la distance entre les deux gares pour vous dire ce que cela pourrait... Oui, ce serait plutôt un tunnel, mais bon.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Ce qui est quand même très gênant, c'est qu'une arrivée à Saint-Roch est totalement déconnectée du réseau urbain. Il n'y a aucune ligne de train à court terme ni même à moyen terme prévue pour s'arrêter à Saint-Roch. On chuinte l'arrivée des chemins de fer de Provence. Je pense que l'on est dans les limbes, là. On est en train de creuser les pistes qui sont totalement en dessous de ce que l'on a souhaité au début. Où est le maillage en faisant arriver des lignes à Saint-Roch ? Je veux bien, mais il faut que tout marche ensemble. A ce moment-là, les coûts sont différents. Le contribuable paiera tout.

Germain NALLINO - Le maillage est à Saint-Augustin.

Fabien PASTOUR - Le maillage est à Saint-Augustin, à Nice Ville...

Gérard WEIL - En fait, on est bien sûr devant deux choix. Le tunnel, c'est séduisant. Cependant, on l'avait évoqué la dernière fois, il faudrait un arrêt à Nice Ville. Donc, là, on arrive à des coûts prohibitifs qui ne plaisent pas aux financiers. Cela dit, ce serait une solution séduisante, avec quand même un problème : il n'y a pas de possibilité de connexion avec la voie existante. Quant à l'aérien, il faut des voies spécifiques pour la LGV, et il faut quatre voies ; trois voies, cela ne sert pas à grand-chose, fondamentalement. On l'a vu, quatre voies supposent beaucoup de travaux. Il ne faut pas se leurrer, il faut garder les flux routiers, au moins ce qu'ils sont actuellement. Il n'y aura pas moins de voitures dans vingt ou trente ans que maintenant, qu'elles soient essence, diesel, électriques, ou crottin de cheval. Il ne faut pas se leurrer.

D'autant qu'il faut penser qu'il n'y a pas 36 axes Est-Ouest ou Ouest-Est pour traverser Nice en voiture, actuellement. Il y a l'autoroute A8, mais elle passe beaucoup plus au nord, et il y a ce qui reste de la Nationale 7 ou de la 98, c'est-à-dire les départementales 6007 et 6098. Ce sont toujours les mêmes flux qui engendrent très vite des engorgements s'il y a un problème, en particulier à l'Ouest où ces axes sont très proches les uns des autres. Rappelons-nous en 1994 l'effondrement du magasin Casino à Ferber. Tout était bloqué à Nice Ouest.

En fait, cela pose aussi le problème du choix qui semble être une décision arbitraire de la nouvelle gare à Nice Aéroport, ou Nice Saint-Augustin si vous préférez. Mais on n'a peut-être pas assez travaillé sur une possibilité de gare à Nice Saint-Isidore ou Saint-Roch.

Fabien PASTOUR - Je vais vous redonner la parole, mais je veux bien réexpliquer juste un point avant, parce que j'ai l'impression que je n'ai pas été très clair. Cela tombe bien, il n'y a plus de pile... Noëlle, s'il te plaît. *Le micro nécessite de nouvelles piles.*

Donc, les deux fuseaux correspondent à des fonctionnalités différentes, mais dans tous les cas, la desserte de Nice Ville est possible. Dans le cas où l'on passe par Nice Ville en surface, il n'y a pas de doute, on passe par Nice Ville et on a des trains qui s'arrêtent à Nice Ville. Dans le cas où l'on a un tunnel qui passe sous Nice, les gens pourront utiliser les trains qui passeront par ce tunnel en prenant le train à Nice Aéroport, mais il y a également des trains qui passeront par Nice Aéroport, et qui continueront sur la ligne classique ; ils iront à Nice Ville. On a dans tous les cas la possibilité de desservir Nice Ville en surface.

Lors des groupes précédents, comme cela a été indiqué par les Amis du Rail, il y a aussi la question de la possibilité de mettre une gare souterraine en plus de la gare de Nice Ville pour que ce tunnel filant permette aussi d'augmenter les dessertes du centre-ville de Nice. Le problème, c'est que le coût de la gare souterraine fait un peu trop grimper l'addition et cela rend cette partie-là rédhibitoire. La connexion à Saint-Roch est une hypothèse. On n'est pas non plus à Saint-Roch. Sinon, les deux fuseaux, surface et souterrain, s'arrêteraient et seraient juste contingentés à la zone de Saint-Roch. La zone de Saint-Roch est une zone que l'on envisage d'utiliser. Ce n'est pas forcément là que passera le tracé futur un jour. C'est une des zones qui fera partie du fuseau, juste pour fixer les idées.

Laurence GONTARD - Avez-vous d'autres questions ?

Bernard LEVERE - Sur l'allusion au fait que la gare puisse effectivement être à Saint-Isidore, les groupes de travail avaient répondu assez clairement que cette hypothèse était à écarter pour diverses raisons, et que la gare de Saint-Augustin satisferait pleinement. Est-ce clair pour tout le monde ou devons-nous faire un tour de table ?

Odette MOUHAD - Vous deviez questionner la Région sur la possibilité de faire arriver le train des Pines précisément à la gare de Nice Aéroport. Avez-vous du nouveau depuis ?

Fabien PASTOUR - Alors, il y a eu plusieurs questions posées à la Région, celle-là et d'autres, et nous avons transmis des informations à la Région. La Région a pris tout cela en main, mais je ne sais pas quelle suite ils ont donnée à cela pour l'instant. Je n'ai pas eu de retour de nos correspondants au service transport de la Région, parce qu'il y a eu plusieurs questions sur comment gérer le train des Chemins de fer de Provence avec les lignes ou, sur comment desservir le Var et Nice Ville. Ça, on l'a transmis à la Région parce que cela dépasse la maîtrise RFF pour l'instant. Je n'ai pas d'élément, non.

Christianne COUSINIE - Je vais remettre ça sur la Saint-Augustin, parce que c'est vraiment impossible de faire autrement. On apprend que l'EPA du Grand Paris est en faillite. Or cette gare se justifie uniquement pour desservir l'OIN qui n'existe pas ! Donc, je ne comprends pas que RFF se plie au fait de mettre une gare à Saint-Augustin, avec tous les problèmes que cela pose uniquement pour une EPA qui n'existe pas encore, et qui n'existera presque jamais.

Françoise MAQUARD - S'il vous plaît. Madame Maquard de GADSECA. Je suis allée voir l'enquête publique, et la modification de PLU de la ville de Nice au mois d'août. Je peux vous dire qu'à l'arrière de l'aéroport, il est prévu ce qui s'appelle un centre multimodal. Donc, vous avez le tram, vous avez des bus, vous avez le train des Pines. Quand vous me dites, Madame, que l'OIN n'existera jamais, je pense que l'on a déjà démarré un grand stade, et des logements. Je pense que vous êtes très optimiste en disant qu'elle n'existe pas. Elle est déjà en route. Je veux dire que le centre multimodal qui a été prévu à l'arrière de l'aéroport avec le Palais des Congrès, etc. est bloqué - je dis bien bloqué - par la ville de Nice. Ce sont des terrains communaux de la ville de Nice et donc, le train des Pines continuera sa route puisqu'il est prévu au contraire qu'il desserve un petit peu plus haut sur Carros.

Christianne COUSINIE - C'est bloqué, voilà. Les financiers ont dit qu'ils ne feraient pas le grand stade si l'équipe passait en D2, puisqu'ils sont reléguables. Tout peut être remis en question. Je ne crois que ce que je vois.

Fabien PASTOUR - Je pense que l'on s'égare un peu. Juste un point, que l'OIN du Var se fasse ou pas, je n'ai aucune position là-dessus, je n'en sais rien. Je pense que c'est un projet qui avance à ce jour. Les projets sont en cours de ce côté-là et qu'ils s'arrêtent ou pas, je n'en ai aucune idée. Par contre, ce que je peux vous dire, c'est que l'avion y est déjà. Le tramway va y arriver et il y a un besoin dans cette zone. C'est cohérent avec les plans de déplacement de la ville de Nice. C'est comme cela qu'ils ont inscrit les choses. Donc, concernant l'opportunité de la gare de Nice Aéroport, par rapport à une gare plus au nord, on peut entendre que vous n'êtes pas d'accord, mais il y a tout de même un consensus sur cette gare. Monsieur Molinari ?

Jacques MOLINARI - Je vous prends au mot. Vous faites état du plan d'urbanisme de la ville de Nice. Nous, on fait état du projet d'aménagement des transports du SCoT Ouest. Dans un cas, vous vous alignez sur les impératifs qui vous sont dictés par la ville de Nice, et dans l'autre, vous balayez d'un grand geste la demande d'implantation de la gare à Cannes La Bocca, ou sur le littoral cannois. Donc, il y a deux poids, deux mesures depuis le début. Et puis, je voudrais quand même rappeler que dès avant le débat public, nous avons proposé une solution extrêmement élégante et peu coûteuse pour desservir Nice. C'était d'arriver directement sur Nice, sous les collines niçoises, sur le plateau de Nice Thiers. On franchissait le Var au niveau de Saint-Isidore et on arrivait à Nice Thiers. Et l'Aéroport se trouvait à portée de TER de la gare de Nice Centre. Vous résolviez le carnage que vous allez faire dans Saint-Laurent du Var pour arriver au niveau du point

du Var. Vous résolviez le franchissement du Var par un viaduc au niveau de Saint-Isidore, entre deux tunnels, un sous Saint-Laurent, Cagnes-sur-Mer, et l'autre sous les collines niçoises. Vous arriviez sur le plateau de Nice Thiers. Il y a la place, c'était extrêmement économique. Vous n'auriez pas eu à résoudre le problème des deux voies de la tranchée de Saint-Isidore et à proposer des solutions abracadabrantes d'un passage en souterrain sous la ville de Nice, qui ne correspond en rien au niveau fonctionnalité ferroviaire. Cela veut dire que vous faites un tunnel sous la ville de Nice. Pourquoi ? Pour faire transiter des trains à longue distance entre l'Aéroport et l'Italie. Mais cela ne sert pas à la desserte locale ligne métropolitaine. C'est un non-sens. Alors, il faudrait que vous évacuiez cette proposition de votre catalogue et que vous rameniez votre catalogue aux choses les plus simples, les plus évidentes et les moins coûteuses.

Fabien PASTOUR - Alors, Monsieur Molinari fait toujours dans la finesse et dans la dentelle, reconnaissons-lui au moins cette constance, il n'y a aucun souci. Alors, on va prendre les choses les unes après les autres simplement. Le premier point qui est la différence entre le SCoT Ouest et le plan d'urbanisme, le plan de déplacement de Nice, c'est que le SCoT Ouest part d'un postulat : tous les TGV doivent passer par Cannes. Le plan de déplacement urbain de Nice s'est posé la question de savoir où il fallait mettre les TGV dans Nice et ils ont réfléchi, par exemple, à la connexion qu'il pouvait y avoir entre un avion, un train, un tramway, dans une zone où il fallait que les gens se déplacent dans Nice également. La réflexion n'est pas la même, et clairement, il n'y a pas deux poids, deux mesures, dans les choses. C'est juste que les réflexions ne sont pas les mêmes des deux côtés. C'est tout. RFF n'évacue, ni d'un revers de la main, ni d'une manière suffisante ou pas une proposition ou une autre. Le SCoT Ouest est parti d'un postulat qui est que cela devait passer à Cannes. C'était leur position, ce n'était pas la nôtre. Clairement, ce n'est pas celle des financeurs.

Noëlle BOUGEAULT - Fabien, tu peux rappeler les coûts aussi, peut-être.

Fabien PASTOUR - Oui, il y a aussi un problème de coût, mais Monsieur Molinari ne veut pas l'entendre. Il y a aussi un problème de coût, en passant par Cannes. C'est 1,7 milliard d'euros de plus. La solution que vous proposiez, Monsieur Molinari, on en a parlé dans notre groupe de travail, on l'a évaluée, on vous a expliqué pourquoi ce n'était pas intéressant. Voilà, vous ne l'entendez pas. Vous pensez qu'elle est économiquement intelligente, c'est votre point de vue. Je vous laisse libre de le penser, ce n'est pas un problème. Vous pensez que les solutions pour passer sous Nice sont abracadabrantesques. Ce sont des fonctionnalités qui sont intéressantes, proposées et demandées, donc on les étudie et on voit à la fin si cela est utile ou pas de les maintenir. On est là pour en débattre. Vous jugez que c'est abracadabrantesque, donc je comprends que le GIR Maralpin que vous représentez dira que le tunnel sous Nice n'est pas utile. Est-ce que c'est ce que je dois comprendre ? Merci.

Laurence GONTARD - On verra à la fin.

Fabien PASTOUR - On verra à la fin, mais on peut le lire. On peut le lire et on peut l'entendre. Le principe est de dire qu'il n'y a pas de solution stupide, il faut juste l'étudier et regarder ensemble. Des solutions ont été écartées parce qu'elles étaient trop coûteuses, et cela risquait de tuer le projet. Par exemple, Cannes La Bocca ou Cannes Centre. Et puis, il y a des solutions qui sont pertinentes par rapport à des schémas de déplacement qui ont été vus, votés et des gens qui prennent en compte d'une manière différente les transports. Madame Gourmanel ?

Brigitte GOURMANEL - Je voudrais quand même rappeler que le PDU (plan de déplacements urbains) vient actuellement d'être mis en révision. Donc, vous vous appuyez sur un PDU qui date de quand ? Il est actuellement en révision, ce PDU.

Fabien PASTOUR - Le PDU de Nice. Alors, les infrastructures lourdes qui sont prévues dans le PDU, à mon avis, elles ne bougeront pas et seront révisées à la marge. S'ils révisent, ce sera à la marge. Clairement, la rencontre entre un tramway, un TER, un train à grande vitesse et un avion, au plus près, c'est quand même idéal. Même une liaison quelconque entre les deux, cela ne va

pas simplifier les choses. Je comprends votre point de vue, Monsieur Molinari, vous n'êtes pas d'accord. Vous avez le droit. Vous êtes là pour exprimer votre désaccord.

Jacques MOLINARI - On a le droit et le devoir.

Odette MOUHAD - Vous l'avez certainement dit, mais je ne me souviens plus. Ce fameux tunnel, pour faire passer des TGV sous la gare de Nice sans arrêt pour desservir l'Italie en particulier, j'aimerais bien en connaître le coût. Cela ne me semble vraiment pas du tout... Le tunnel sans arrêt à Nice.

Fabien PASTOUR - Vous me demandez le coût, je vous le donne. Il y a moins d'aménagement à faire dans Nice Ville, avec la gare. Il a certainement moins de choses à faire aussi. Il a des coûts en plus et en moins qui font que cela change un peu.

Odette MOUHAD - D'accord, mais on économiserait une gare ailleurs, comme à Cannes.

Fabien PASTOUR - On aurait des travaux à faire par ailleurs, oui. Alors, concernant Cannes, il y a aussi une chose à savoir. La ville de Cannes qui s'est exprimée en groupe de travail a dit que la gare TGV, ce n'est pas ce qu'ils voulaient. Donc, les financeurs disent que 1,7 milliard d'euros pour quelque chose qui n'est pas souhaité par le territoire, c'est quand même dommage.

Raphaël FLATOT - La ville de Cannes n'est pas forcément d'accord avec les autres communes.

Fabien PASTOUR - Oui, mais la ville de Cannes sur son territoire est quand même bien placée pour répondre. Et puis la donnée que vous aviez évolué et je pense que le SCoT doit la prendre en compte.

Raphaël FLATOT - C'est une donnée qui à un moment faisait consensus entre les 29 communes du SCoT.

Fabien PASTOUR - Certes !

Raphaël FLATOT - On verra le 9 décembre.

Jacques MOLINARI - On aimerait aussi savoir comment vous arrivez à évaluer à 1,7 milliard le détour par Cannes quand vous n'évaluez qu'à 1 milliard le tracé entre Saint-Augustin et Saint-Roch sous la ville de Nice.

Fabien PASTOUR - Vous oubliez que dans Cannes, il faut rajouter une gare souterraine. Cela fait aussi augmenter l'addition.

Jacques MOLINARI - Parce que nous avons parlé d'une gare à La Bocca.

Fabien PASTOUR - Monsieur Molinari, dans tous les cas, vous rajoutez des longueurs de tunnel.

Pour information, dans tous les autres groupes de travail où Monsieur Molinari est présent, on a expliqué systématiquement les différents coûts des scénarios sur Cannes, Cannes La Bocca, y compris le scénario proposé par Monsieur Molinari. Dans tous les cas, on rajoute une petite pincée de 1,7 milliard au projet. Pour le groupe de Nice, on ne l'a pas vu avec vous parce que vous n'avez pas souhaité parler de Cannes à l'époque, mais on l'a vu largement dans les autres groupes et on a investigué complètement les solutions présentées par RFF et les scénarios types, La Bocca ou Cannes centre. La proposition de Monsieur Molinari a également été évaluée. Dans tous les cas, l'addition grimpe de 1,5 à 1,7 milliard d'euros.

Jacques MOLINARI - C'est faux ! C'est faux ! Vous avez prétendu que l'on pouvait traverser La Bocca en souterrain.

Fabien PASTOUR - Monsieur Molinari... Dites « je pense que c'est faux ».

Jacques MOLINARI - On a vu avec vos collègues qu'ils excluaient d'utiliser la ligne littorale qui est pourvue d'un pont à quatre voies à la sortie de La Bocca, sous prétexte qu'il y a des avions qui passent au-dessus.

Fabien PASTOUR - Déjà, vous rajoutez un point technique, c'est qu'il y a des avions au-dessus, quand même. Monsieur Molinari, quand on fait nos chiffrages, les experts ferroviaires que nous avons, ce sont des experts ferroviaires. Ils savent de quoi ils parlent, ils ont l'habitude de ce genre de choses. Donc, ils prennent en compte toutes les contraintes techniques qui font que les tracés sont différents d'un point à un autre parce qu'il y a différentes choses au fur et à mesure. Cela fait augmenter ou pas l'addition dans certains cas.

Jacques MOLINARI - Ne dites pas que vous avez étudié notre proposition, ne dites pas que vous ne donnez pas d'argument sur l'évaluation des coûts.

Fabien PASTOUR - Je dis, Monsieur Molinari que l'on a étudié et évalué avec des experts votre solution, que l'on vous a donné la réponse, et que vous ne voulez pas l'entendre ; ce n'est pas pareil.

Jacques MOLINARI - C'est passé au-dessus de votre tête.

Fabien PASTOUR - Monsieur Molinari, s'il vous plaît. Un peu de respect, s'il vous plaît.

Jacques MOLINARI - Oui, du respect...

Une intervenante - Cela commence à tourner au vinaigre, là.

Laurence GONTARD - Y a-t-il d'autres questions ou remarques ?

Germain NALLINO - Le problème de fond, c'est que l'on doit desservir Saint-Augustin. La question est de dire « on va direct sur Saint-Roch, ou l'on va direct sur Nice Ville ». La solution est d'aller direct sur Nice Ville. On ne peut pas le faire aujourd'hui, parce qu'il a été convenu qu'il fallait descendre sur Saint-Augustin. Je pense que l'ensemble des élus et des acteurs ont décidé. Je dirais que c'est quand même quelque chose de logique. Il n'empêche que l'on est confronté au problème de Nice Ville, et à la suite. Parce que ces deux voies, on ne les voit pas. Le trafic entre Nice et Saint-Augustin, on sait pertinemment que cela va être très compliqué pour assurer des horaires corrects, etc. On en est sûr. Dès qu'il y aura un accident, ce sera la panique complète.

Donc, pour nous, envisager quelque chose de correct aujourd'hui, c'est quatre voies qui desservent la gare de Nice. Ça, c'est correct. Si on ne peut pas avoir ça, il faut trouver un autre système. L'autre système, c'est laisser les voies littorales au TER. C'est une absolue nécessité. Sinon, on ne s'en sortira plus, de la desserte banlieue. Elle va devenir de plus en plus importante. Il ne faut pas rêver ! Il y a de 0,5 à 0,2 % d'augmentation de véhicules par an. C'est quelque chose d'important. Ce n'est pas parce qu'il y aura des véhicules électriques qu'il y aura davantage de place ! Les véhicules électriques, ils prennent exactement le même nombre d'emplacements, il ne faut pas l'oublier. Donc, notre première nécessité, c'est cette ligne littorale qui doit desservir le TER. Ça, il ne faut pas en démordre.

Maintenant, pour desservir la gare de Nice, il n'y a pas deux possibilités, il n'y en a qu'une, c'est une quatre voies, rien d'autre. Si on a les quatre voies, on dessert, sinon on ne pourra pas la desservir. Je ne vois pas comment on va la desservir avec un tunnel, parce que le tunnel ne va pas revenir vers Saint-Augustin. On ne pourra pas repartir en tunnel de Saint-Augustin, je ne pense pas. On en avait parlé. Si on arrive à faire partir un tunnel de Saint-Augustin, cela nous permettrait de débrancher certains TGV pour qu'ils aillent...

Fabien PASTOUR - Sur Nice Ville, tout à fait. Oui, c'est ce que je disais tout à l'heure. Le tunnel part après Nice Saint-Augustin ou Nice Aéroport. Il y a toujours moyen de débrancher des trains vers une ligne classique. Après vérification technique, on sait qu'on peut l'insérer.

Germain NALLINO - Alors, c'est une solution.

Fabien PASTOUR - Après, on va juste mettre les choses en perspectives. On n'en est pas à discuter pour savoir combien il y aura de voies à mettre en place. On a quand même un peu de temps pour en discuter. L'inquiétude légitime que vous pouvez avoir sur la capacité de circulation sur deux voies, on a encore largement le temps d'en discuter pour voir comment cela va pouvoir

se faire. Cette partie-là n'est pas évacuée aujourd'hui. On peut encore en discuter et avancer là-dessus. Si les études que l'on a faites ne suffisent pas, on en fera d'autres.

Germain NALLINO - Le dernier point qui nous importe aussi, c'est la rentrée sur Saint-Augustin. Parce que là, passer en plein centre-ville sur Saint-Laurent-du-Var, c'est une catastrophe. Il faut bien avoir un autre accès plus au nord, alors à savoir où si c'est avant ou après l'aéroport, je ne sais pas. Il y a des emplacements qui peuvent sûrement nous permettre de construire un pont différemment.

Fabien PASTOUR - La solution technique que l'on estime, c'est une sortie de tunnel avant le Var, un passage du Var en surface et l'arrivée à Saint-Laurent-du-Var au même endroit. C'est le côté ouest du Var. C'est à Saint-Laurent, tout à fait.

Jacques MOLINARI - Quel quartier de Saint-Laurent ?

Jacques MOLINARI - Si je savais exactement à ce jour où sortaient les têtes de tunnel, on n'en serait pas à la concertation. On serait beaucoup plus avancé dans le temps.

Michel RAYBAUD - Excusez-moi. Quelle que soit l'alternative qui sera choisie, soit en voies aériennes (deux ou trois voies) entre Saint-Augustin et Nice Ville, ou le tunnel à deux voies entre Saint-Augustin et Saint-Roch, est-ce que la gare de Nice Saint-Augustin qui dessert l'aéroport, qui est la gare multimodale dont on parle depuis 25 ans - c'est un projet qui mûrit depuis très longtemps - sera une gare systématiquement d'arrêt général pour tous les TGV, quelles que soient les deux options ?

Fabien PASTOUR - Oui.

Michel RAYBAUD - D'accord.

Fabien PASTOUR - Oui, dans tous les schémas, que ce soit pour le TGV ou le TER, c'est une gare d'arrêt général, Nice Aéroport.

Des intervenantes - Sauf si ce sont des trains qui passent en tunnel.

Fabien PASTOUR - Effectivement, si ce sont des trains qui passent en tunnel, ils ne passent pas par Nice Ville. Je vous l'accorde.

Christianne COUSINIE - On vient jusque-là, et après, on ne repart pas.

Germain NALLINO - En 1981, il y avait un changement politique, et il y avait une fête, qui était la fête de la CGT. A l'époque, j'étais responsable du syndicat CGT des cheminots. On avait établi un plan, un schéma de transport, dans lequel on avait la gare multimodale de Saint-Augustin, avec la desserte. A l'époque, c'était l'écrivain Max Gallo qui avait été élu député et qui a signé. Il avait dit à l'époque « je m'en charge ». Cela fait donc 30 ans. Voilà, 30 ans. J'ai toujours ce livre blanc, parce que c'était un livre blanc. A l'époque, on avait travaillé avec Jacques Molinari, et on avait parlé de la gare Saint-Augustin. Je crois que tu avais écrit un article...

Jacques MOLINARI - J'avais fait un numéro spécial du Patriote en 1981.

Fabien PASTOUR - Je vous rassure, pour ceux qui s'inquiètent. J'étais né en 1981.

Germain NALLINO - Il ne connaissait pas l'histoire. Eh bien, zut !

Christianne COUSINIE - Il y a eu une inondation mémorable en 1981. Je vous dis cela en passant.

Fabien PASTOUR - Monsieur Flatot, vous n'étiez pas né en 1981, c'est ça.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Si on garde l'hypothèse de Saint-Augustin pour certaines dessertes et Saint-Roch pour la voie nouvelle, cela veut dire que, ni Thiers, ni Saint-Roch ne bénéficieront du cadencement que l'on va trouver à Saint-Augustin. Pour aller par exemple à Paris,

si je monte à Thiers, j'aurai un choix beaucoup plus réduit que si je vais à Saint-Augustin. Pour aller en Italie, si j'habite Nice, il faudra que je choisisse entre Saint-Augustin et Saint-Roch.

Fabien PASTOUR - Saint-Roch, non. Saint-Roch, non. Il n'y a pas de gare à Saint-Roch prévue pour la ligne à grande vitesse. Si vous êtes dans la zone Riviera, vous pourrez aller à Monaco prendre un train à grande vitesse.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - et à quoi cela va-t-il servir ? A quoi va servir le débouché sur Saint-Roch s'il ne sert pas non plus à l'est ?

Fabien PASTOUR - C'est ce que je dis. C'est seulement si Saint-Roch fait partie du fuseau. C'est peut-être un endroit où l'on peut installer une base travaux pour passer. Mais on n'est pas forcé de passer par Saint-Roch à ce jour. C'est ce que je disais tout à l'heure. Saint-Roch est juste un des endroits où l'on peut être en surface dans cette zone-là pour insérer la voie, mais ce n'est pas forcément un droit de passage assuré à Saint-Roch. Par contre, les schémas de desserte sur les fonctionnalités souterraines ou en surface, on les a vus dans les deux premiers groupes. Si vous voulez, je peux vous les représenter. Je dois peut-être les retrouver...

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Mon problème, c'est que j'ai toujours le conseil municipal le jour de la concertation. Je suis obligée de jongler...

Fabien PASTOUR - On peut regarder, mais effectivement, vous avez raison. Quand on a un tunnel, il y a une desserte différente de Nice Ville. Vous n'avez pas exactement le même nombre de trains dans Nice Ville. Donc, vous avez des trains qui vont filer vers l'est et plutôt des trains à grande vitesse que des TER, mais...

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Ce qui m'inquiète, c'est la desserte des gares.

Jacques MOLINARI - C'est la plus grande gare de la région PACA, celle qui a le plus fort trafic de la région PACA. C'est Nice Ville, et on fait une croix dessus.

Fabien PASTOUR - On ne fait pas une croix dessus, pas du tout, pas du tout ! Mais non ! Je vous passe le micro, après, promis. Vous allez avoir une gare qui aura...

Laurence GONTARD - S'il vous plaît, s'il vous plaît, est-ce que vous pouvez éviter les petites discussions à deux, parce que cela perturbe l'enregistrement du *verbatim*. Merci.

Fabien PASTOUR - Nice Ville va rester une grande gare et il y aura des dessertes à grande vitesse. Par exemple, si on a le tunnel, Nice Ville restera une grande gare. Il y aura énormément de TER également, puis vous aurez une deuxième gare grande vitesse qui sera Nice Aéroport qui va se créer. Là, vous aurez un équilibre des populations grande vitesse entre Nice Ville et Nice Aéroport. Mais le nombre de passagers ligne grande vitesse par rapport au nombre de passagers du TER, ce n'est pas la même échelle. Ce n'est pas du tout la même échelle. Les passagers TER, c'est l'énorme partie des voyageurs TER de toutes les gares de France, que ce soit une gare TER ou pas. Marseille Saint-Charles, Nice Ville ou Toulon sont des gares où vous avez une proportion de trafic TER avec des gens qui vont « bosser » qui est extrêmement importante. On a vocation dans ce projet à avoir de la grande vitesse, certes, mais aussi énormément de trains du quotidien.

Alors, promis, je vous amène le micro.

Alain RIBIERE - Simplement, c'est vrai que c'est un peu complexe, la façon de discuter. On a des fois l'impression que l'on s'est arrêté sur des données et que c'est remis en cause les fois suivantes. Sur la gare de Nice Ville, quand vous nous aviez donné des chiffres de passagers qui étaient plus importants à Nice Thiers qu'à Nice Aéroport, c'était en supposant qu'il n'y avait pas de passage en tunnel. Effectivement, s'il n'y a qu'un train sur deux qui va jusqu'à Nice Centre, jusqu'à Nice Thiers, il y aura moins de passagers quand même malgré tout qui s'arrêteront à Nice Centre. C'est évident. Maintenant sur la gare de Nice Saint-Roch, vous dites qu'il n'y a pas de gare prévue. Malgré tout, je n'ai pas tous les documents précis en tête pour dire sur quelle feuille du document initial c'est, mais dans ce document initial, c'est bien précisé quand même qu'il y a une

éventualité de gare à Nice Saint-Roch et qu'un des problèmes, c'est l'espèce de concurrence entre les deux gares, Nice Centre et Nice Saint-Roch. C'était un des inconvénients d'une gare à Nice Saint-Roch. Donc, ce n'est pas quelque chose qu'on invente quand on suppose la possibilité d'une gare à Nice Saint-Roch. Si vous nous dites que c'est définitivement abandonné maintenant et que cela ne fait plus partie des documents, c'est une chose. Mais je trouve que c'est un petit peu difficile de suivre tout, parce que l'on n'est pas toujours dans la même problématique.

Noëlle BOUGEAULT - Est-ce que, par hasard, quand vous mentionniez le passage à Nice Saint-Roch, ce n'était pas le réticulaire ?

Alain RIBIERE - Je ne sais plus. Très sincèrement, je ne sais pas.

Noëlle BOUGEAULT - C'était le trafic TER à Nice Saint-Roch.

Alain RIBIERE - Il y a des TER qui continuent à passer à Nice Saint-Roch, sur la ligne de Braye, effectivement. Il continuera d'y en avoir... Mais ce n'est pas ça. A un moment s'est posé le problème de deux gares à Nice qui seraient en concurrence, l'une par rapport à l'autre. Je ne sais plus dans quel document exactement, mais c'était avant la première séance que nous avons eue ici. J'avais eu ce document. Je n'étais pas à la première séance, d'ailleurs.

Odette MOUHAD - Ce sont les documents que vous nous aviez demandé d'étudier.

Fabien PASTOUR - Oui, c'était les devoirs de vacances. C'est ça. Alors, quand on regarde les positionnements de gare, il y a des zones de chalandise à regarder pour savoir si les gares sont concurrentes entre elles ou si elles sont complémentaires. Donc la question de Saint-Roch que vous soulevez, c'est qu'elle ferait une gare concurrente de Nice Ville et qu'elle n'apporterait pas une fonctionnalité ou une opportunité pour augmenter les personnes concernées par le train. C'est pour ça que pour Nice Aéroport, il y a une complémentarité entre les deux gares, parce que là, on va aller attaquer les gens qui prennent de la grande ligne pour aller concurrencer l'avion. Là, oui, il y a une complémentarité entre les deux. Effectivement, si on a moins de TGV qui passent à Nice Ville, on aura moins de TGV sur Nice Ville. Les gens qui prennent le TER pour aller bosser à Nice Ville prendront toujours le TER pour aller bosser à Nice Ville, il n'y a pas de souci. La gare de Nice Aéroport va récupérer toute la clientèle TER qui était déjà sur Nice Saint-Augustin à ce jour, qui est une gare TER énorme à Nice comme peut l'être Nice-Riquier également. Il y a énormément de gares très denses à Nice.

Après, effectivement, Nice est une très grande gare au niveau régional ou au niveau national, il n'y a pas de souci. Elle est bien placée au niveau du classement des gares nationales devant les gares parisiennes. On peut aussi dire : « Est-ce qu'il faut qu'une seule grande gare dans une ville ? » Regardez Paris, vous avez plusieurs grandes gares, et cela correspond aussi à un besoin, parce que Paris est une grande ville gigantesque avec des besoins de transport énormes. Si on regarde le classement de la région PACA en transport par rapport aux autres régions françaises, vous enlevez l'Île-de-France, la région PACA et surtout le secteur niçois est devant tout le reste de la France. C'est l'endroit en France où il y a le plus besoin de TER, le plus gros réseau TER, le plus de circulation. Donc, on a prévu avec le système ferroviaire global que propose la région PACA de faire gonfler encore l'offre de desserte possible pour les trains du quotidien et les trains à grande vitesse. Dans ce schéma-là, il n'est pas idiot ou impensable de créer une deuxième grande gare dans une ville comme Nice qui a déjà une gare centrale énorme, et des besoins de transport importants pour aller de l'autre côté de la ville, et aussi offrir des connexions et un développement à l'aéroport. C'est aussi cette réflexion-là qui préside à ces objectifs du projet.

Alain RIBIERE - Je ne conteste pas. Enfin, on pourra en discuter. C'est simplement parce que vous venez de répondre à quelqu'un qu'il n'y aura pas de gare prévue à Saint-Roch.

Fabien PASTOUR - Oui, vous avez raison. On a évalué 1 200 scénarios différents, avec une variante ce qui en fait 2 400. Donc, là-dedans, il y avait énormément de choses qui ont été

évaluées et au fur et à mesure discriminées et évacuées pour certaines, parce que pas pertinentes.

Je vous donne le micro.

Odette MOUHAD - Juste pour ces deux gares, je suis d'accord qu'il faut peut-être une deuxième gare, mais pas au détriment de la gare « traditionnelle » en centre-ville, avec le public qu'elle draine. Or on voit très bien que la gare de Nice sera la gare de Nice Aéroport, si elle se fait dans les conditions voulues. Ce sera la gare centrale. Oui, j'en veux pour preuve que tous les TGV n'iront pas jusqu'à Nice. D'accord, il y aura un tunnel. On va parler de ce tunnel. On va le supprimer, parce que là, franchement, il y a vraiment un vrai souci à ce que la gare de Nice, la gare centrale, n'ait pas autant de TGV, de terminus et de départs pour l'Italie que la gare de l'aéroport. Le cadencement de TER, c'est acquis, c'est d'accord.

Jacques MOLINARI - Pourquoi ? Il n'y a aucune raison. L'un n'empêche pas l'autre.

Odette MOUHAD - Qu'est-ce que cela veut dire ?

Laurence GONTARD - S'il vous plaît, s'il vous plaît.

Odette MOUHAD - Si tu veux aller à Paris, par exemple, en passant par Nice Centre, tu seras obligé d'aller à Nice Aéroport et tu perdras du temps.

Jacques MOLINARI - Est-ce que tous les trains continuent jusqu'à Nice Thiers ?

Fabien PASTOUR - S'il n'y a pas de tunnel. Madame a raison, s'il y a le tunnel, il y aura moins de trains à Nice Ville et il y aura une grande ligne. Mais il y aura des trains Nice Ville avec des cadences différentes. Vous aurez toujours des trains. C'est juste le temps d'attente pour les trains qui changera.

Laurence GONTARD - C'est justement l'objet du groupe d'aujourd'hui que de nous dire si vous souhaitez qu'il y ait le tunnel ou pas.

Fabien PASTOUR - Allez-y.

Christian COLLET - Tu vois, j'avais raison ! Si aujourd'hui, on pouvait imaginer en croisant bien toutes les contraintes qui ont été posées du style « cela coûte cher de faire quatre voies, cela emmerde tout le monde parce qu'il faut empêcher les voitures de passer, il faut racheter les terrains », finalement certains pourront dire que ce n'est pas possible. Tout est possible, mais matériellement, on ne va pas le faire. Donc, on a ces deux voies qui restent là, avec un trafic saturé à terme parce les TER vont se multiplier. Finalement, est-ce que ce n'est pas la solution qui arrangerait RFF de faire un tunnel sous Nice ? Je pose la question simplement.

Fabien PASTOUR - Alors, je vous réponds simplement. Nos études de capacité montrent que deux voies en surface permettent de faire passer tous les trains, avec le respect des contraintes de robustesse des circulations. C'est-à-dire qu'un incident de 10 minutes est résorbé en moins d'une heure. Donc, on répond aux contraintes d'exploitation des normes d'exploitation de la ligne. Donc, on a évalué le prix d'une troisième voie parce que vous nous l'aviez demandé. On a évalué le prix de quatre voies. Mais je vous répète que les experts ferroviaires que nous avons - Monsieur Tardif qui était présent la dernière fois - nous ont montré que théoriquement (je vais reprendre votre terme), cela passe. Sur la ligne avec deux voies et un bloc redécoupé, on peut faire passer 20 trains par heure et par sens, et on en aura 17 par heure et par sens. Il y a donc la place pour faire tout ce qu'il faut à terme en 2040 sans problème.

Christian COLLET - Donc, la position de RFF aujourd'hui est de dire que l'on a deux gares TGV, une à Saint-Augustin et une à Nice Ville. C'est ça.

Fabien PASTOUR - C'est la position des financeurs que l'on porte à la concertation.

Christian COLLET - C'est la vôtre aujourd'hui.

Fabien PASTOUR - RFF fait partie des financeurs. Une chose également. RFF n'est pas pour le fuseau H1 ou H2. On vous les présente et on vous demande votre avis. Je ne suis pas pour vous dire qu'il faut faire un tunnel et que l'on va faire un tunnel. On est là pour savoir si, d'après vous, il faut le faire ou pas. Je n'ai pas d'avis ou de position sur le sujet.

Michel RAYBAUD - Pour la complémentarité, vous avez insisté sur la nécessité d'avoir deux gares dans une grande ville. Dans Nice qui est une conurbation de plus de 500 000 habitants, cela se justifie. A Gênes, vous avez deux grandes gares. Je pense que, tunnel ou pas, les deux gares resteront complémentaires. Je ne pense pas que la gare de Saint-Augustin pénalisera en desserte TGV la gare centrale. J'ai regardé l'autre jour le *verbatim* sur Cannes et l'avis de la SNCF sur les clientèles SNCF. Le monsieur insistait sur une certaine clientèle qui aime bien descendre en centre-ville, notamment la clientèle de personnes retraitées qui viennent de Paris pour l'hiver sur Nice. Elles aiment bien arriver en centre-ville, que ce soit à Cannes, à Antibes, ou à Nice. Elles vont en centre-ville, elles ont les hôtels, elles ont certaines résidences. Je les vois mal descendre à Saint-Augustin qui est plutôt pour une clientèle d'affaires ou de personnes actives. Je pense de toute façon que ce sera une desserte équilibrée et que ce sera selon les horaires. Les horaires pourront être différents, mais je pense que tout pourra être équilibré.

Fabien PASTOUR - Juste une précision pour compléter ce que dit Monsieur Raybaud : les études de clientèle sur la partie grandes lignes - je ne parle pas du TER - disent que les voyageurs entre Nice Ville et Nice Aéroport vont justement se répartir pour moitié/moitié entre les deux gares avec certainement, peut-être, un petit avantage à Nice Aéroport, donc un peu plus de gens du fait de l'aéroport, avec des connexions, des gens qui vont éviter de prendre l'avion. Ce sera peut-être une gare un tout petit peu plus forte, mais à quelques pour cent près. Donc, ces estimations sont à peu près les mêmes que celles qui ont été faites par la SNCF. Donc, Monsieur Olivier Picq, qui était effectivement présent au groupe Ouest Alpes-Maritimes, a donné les informations que vous avez dites. Si vous n'avez pas lu le *verbatim* d'Ouest Alpes-Maritimes, il vaut le coup, celui-là.

Vous vouliez dire quelque chose, Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - Hypothèse d'école, vous faites le tunnel sous Nice et vous réalisez cette chose avec une gare quelque part, ailleurs qu'à Nice Thiers. Mais tout le reste est inchangé, c'est-à-dire la desserte TER de l'ensemble de la conurbation, avec les deux voies. Les deux voies sont déjà étriquées pour le trafic actuel, et fragiles, parce que ces voies, aussi, il faut les entretenir de temps en temps. Vous vous proposez pour écouler le trafic entre Nice Saint-Augustin et Nice Thiers, ces fameuses rétentions de rames de part et d'autre dans les mégagares, celles de l'aéroport et celle de Nice Thiers. Mais cela a une incidence énorme sur la qualité de la desserte. La desserte de la Côte d'Azur se fait pour certains de bout en bout, sur 60 kilomètres. Si vous allez à longueur de journée retenir des trains pour qu'ils se fauillent comme vous le dites si bien « à la queue leu leu » dans le couloir de Saint-Augustin, vous dégradez un service qui n'est déjà pas très brillant. Alors, quand même, l'intérêt de tous, et je pense que c'est celui des Amis du Rail, c'est que la priorité des priorités, c'est que ce bout de ligne fonctionne correctement, et non pas pour des trains de vieux ou des trains de jeunes, et pour les trains de tout le monde.

Fabien PASTOUR - Alors, là, il y a quand même beaucoup de choses à expliquer, ou à réexpliquer, ou à ré-réexpliquer. Monsieur Molinari, vous n'entendez pas. Je pense qu'il faut vraiment vous réexpliquer les choses. Actuellement, il y a deux voies avec une certaine signalisation, un certain bloc, un certain écartement entre les trains.

Jacques MOLINARI - Ne vous fatiguez pas, je connais.

Fabien PASTOUR - Alors, pourquoi dites-vous des bêtises ? Enfin !

Jacques MOLINARI - Tout cela est consigné dans le *verbatim*, j'espère, Madame !

Fabien PASTOUR - Oui, ce sera consigné dans le *verbatim* et on entendra dans le *verbatim* que j'ai bien expliqué que l'on pouvait mettre 20 trains par heure et par sens sur la ligne !

Christianne COUSINIE - Pourquoi a-t-on une troisième voie, alors ?

Fabien PASTOUR - Pourquoi ? Parce que j'ai dit tout à l'heure qu'il n'y avait pas de gare Nice Aéroport prévue à l'époque. Maintenant, il y a une gare Nice Aéroport prévue à l'époque et cela change tout.

Laurence GONTARD - Madame Cousinié, lors du dernier groupe de travail ici, à Nice, il y a eu une intervention de l'expert exploitation-capacité, qui a expliqué la faisabilité de faire circuler les 17 trains par heure entre Nice Ville et Nice Aéroport, à l'horizon 2040 sans incidence, sans problème, sur l'ensemble du trafic. Je vous invite donc à aller voir la présentation du groupe précédent pour en savoir plus, ainsi que le *verbatim*.

Fabien PASTOUR - Je vais finir de vous répondre, Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - Ce n'est pas la peine.

Fabien PASTOUR - Si, si, cela vaut le coup. Honnêtement, cela vaut le coup. Si, si. Je vais vous le redire, parce que l'on ne pourra pas dire que je ne vous l'ai pas expliqué.

Donc, avec ces gros découpages de bloc, on arrive bien à mettre 20 trains par heure et par sens à l'horizon 2040. OK ? Il y a 200 millions d'euros de travaux prévus entre Nice Aéroport et Nice Ville. Donc, il y a de la signalisation et il y a aussi d'autres travaux d'aménagement des infrastructures. Avec tout ça, Monsieur Molinari, nos experts montrent que ça marche. Alors, vous dites que cela ne marche pas, vous avez raison. Vous le dites, c'est votre avis, vous avez raison de le dire. Dites-le ! Mais ce que je peux vous dire, c'est que les experts ferroviaires de RFF montrent que cela marche. Vous avez le droit de ne pas être d'accord, et vous avez le droit de dire que vous n'êtes pas d'accord.

Jacques MOLINARI - J'ai un graphique. J'aimerais le projeter, si vous le permettez. Il y a la troisième image.

Fabien PASTOUR - La troisième image, c'est un graphique d'exploitation.

Jacques MOLINARI - Oui.

Fabien PASTOUR - Je préférerais qu'un expert ferroviaire vienne à Nice parce que, là, on n'aura que votre avis. Au niveau objectivité, je pense que c'est dommage pour le débat. Je vous en prie.

Gérard WEIL - Je crois que, malgré les explications sur le maintien de deux voies et de la domestication, etc., comme je l'avais dit, c'est très joli dans la réalité, ou dans une infographie sur ordinateur. Cela peut faire très joli. La réalité risque d'être tout autre, d'autant que déjà l'opérateur principal actuel connaît souvent des difficultés. S'il y a des opérateurs dans quelques années. Cela ne s'arrangera certainement pas. Il paraît quand même beaucoup plus important d'avoir des voies spécifiques pour la LGV. Donc, cela peut être quatre voies en surface ou deux voies en tunnel, mais en tout cas, des voies spécifiques pour la LGV. L'intérêt en surface est que l'on peut interconnecter avec les autres voies si besoin est, en tunnel évidemment. Ce n'est qu'au point de départ à Nice Aéroport ou à Saint-Roch qu'il y a une connexion. Voilà l'essentiel de ce que je voulais dire.

Fabien PASTOUR - Ce que disait Monsieur Nallino, c'est que j'entends bien que vous êtes inquiets sur l'exploitation future de ce système. Aujourd'hui, on n'en est pas à arrêter un départ entre nous sur ces questions-là. On peut en discuter encore longtemps, il n'y a pas de souci. Avant que la ligne soit finie, on a le temps de gagner tous ces points-là, de les revoir, de refaire faire des études s'il le faut, sur des points d'exploitation. Voilà. Excusez-moi.

Gérard WEIL - Je voulais juste ajouter que le TGV ne passant pas directement par Nice Ville, ce n'est peut-être pas forcément un problème. On sait très bien dégrupper une rame de TGV en deux rames. On le fait déjà pour ceux qui vont à Vintimille : la rame de devant part sur Vintimille, et l'autre reste à Nice.

Fabien PASTOUR - Ce sont des questions d'exploitation, donc actuellement, c'est fait comme ça. Madame Maquard, excusez-moi, je vous en prie.

Françoise MAQUARD - Je voudrais simplement rajouter une chose : on a deux objectifs dans les Alpes-Maritimes : baisser le trafic automobile et le trafic grand routier. Donc, il ne faut pas oublier quand même qu'il y a sur les lignes TER des passagers, mais il faudra aussi inclure le fret. Donc, il faudra quand même penser à mettre une gare fret. On n'est pas dans la Brie, c'est évident. Je pense à la gare Saint-Roch qui pour l'instant est surtout une gare fret. Je rappelle que l'on a déjà fermé la gare SERNAM à Cagnes. Les LGV, etc., ne montent pas jusqu'à Auron, dans l'arrière-pays. Il faudra quand même décharger du fret.

Fabien PASTOUR - Je vais juste répondre à Madame Maquard. Il y a un groupe de travail thématique fret qui s'est réuni plusieurs fois, déjà, sur lequel ils ont réfléchi à ce que l'on pourrait faire sur le fret dans le système ferroviaire global de la région. Parmi les points d'accord de toutes les personnes présentes dans le groupe - Monsieur Molinari, vous confirmerez -, il y a le maintien des zones de fret disponibles sur le réseau ferroviaire. C'est une des demandes importantes du groupe. Cela n'est pas formulé exactement comme ça, mais le principe est de maintenir la disponibilité des zones de fret.

Jacques MOLINARI - Ne me demandez plus rien. Je refuse de dialoguer avec vous !

Alain RIBIERE - Simplement, sur l'opportunité de pouvoir prendre le train à Nice Centre, il me semble que l'on raisonne toujours un peu sur Nice-Paris Paris-Nice, comme d'habitude. On a aussi quand même le fait que, normalement, avec cette ligne, on doit pouvoir faire Nice Marseille en une heure ou à peine plus d'une heure. Cela soulagerait sans doute beaucoup le trafic routier, parce que, actuellement, c'est plus facile et plus rapide d'aller à Marseille en voiture par l'autoroute que par le train. Si on est obligé une fois sur deux d'aller prendre le train à Nice Aéroport ou alors de prendre un TER entre Nice Ville et Nice Aéroport pour aller prendre le TGV à Nice Aéroport pour aller à Marseille, à ce moment-là, on ne fait plus Nice-Marseille en une heure de façon régulière, etc. Je pense que c'est un élément à prendre en compte.

Dernière chose, si j'ai bien compris ce qu'il doit se passer aujourd'hui, doit-on voir de façon fine ce que l'on a vu de façon superficielle la dernière fois, c'est-à-dire les arrivées sur Nice ? Non ? Si on doit avoir ça... Dans la suite de la réunion d'aujourd'hui, oui.

Fabien PASTOUR - On doit recueillir votre avis sur les fuseaux proposés.

Alain RIBIERE - Oui, mais sur les fuseaux, seulement sur cette partie-là ou sur l'arrivée sur Nice comme on les a vus la dernière fois ? Était-ce juste pour présentation la dernière fois ?

Fabien PASTOUR - C'est plus sur Nice, mais si vous avez un avis global sur la région ou le département, vous pouvez le donner.

Alain RIBIERE - Si on doit donner un avis global après, on le donnera éventuellement.

Fabien PASTOUR - La question du tunnel ou pas, s'il y a un tunnel, c'est sûr qu'il y aura un peu moins de trains à grande vitesse dans Nice. Donc, vous pourrez toujours prendre un train à Nice. Il faudra juste vous caler par rapport à l'horaire plus finement. Mais il y aura toujours des moyens d'aller prendre des trains à Nice.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - C'était dans l'esprit que l'on doit choisir entre un transport aérien et un transport en tunnel. Quand on construit un édifice public, on est en train d'essayer d'apprendre aux services à calculer le coût global, c'est-à-dire combien cela va coûter quand on l'exploitera. Alors, au kilomètre, un tunnel ou une voie aérienne, combien est-ce que cela coûte ?

Fabien PASTOUR - Alors...

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - C'est important, parce qu'en 2040, peu des gens présents autour de cette table seront présents.

Fabien PASTOUR - Le coût d'exploitation d'un tunnel par rapport au coût d'exploitation d'une ligne en surface, là, je dois avouer que vous m'avez « scotché ». Je n'ai pas du tout la réponse en tête. En plus, je fais partie de la boîte qui est gestionnaire de l'infrastructure, donc... Le coût global de possession, cela fait partie des réflexions de RFF. Quand on pense à une infrastructure, c'est aussi pour cela que l'on fait évoluer nos référentiels de conception. C'est un point annexe, mais on en parle aussi. Dans les choix de matériel que l'on implémente sur le réseau, on pense aussi à ce que le matériel va être entretenu, changé, évacué, ou déposé à terme. Cela fait partie des choix qui font que l'on a orienté sur certains types de rails, de traverses, de matériaux. Ce sont des réflexions qui sont en cours et qui ont été initiées à l'époque par la SNCF. On les poursuit, RFF, avec la SNCF, parce que la SNCF est notre partenaire sur la maintenance de l'infrastructure.

Malheureusement, pour vous répondre sur le coût de l'entretien entre un tunnel et une voie de surface, j'ai beaucoup de mal. Je ne sais pas vous répondre. Je veux essayer d'envoyer un SMS à un collègue de bureau, mais...

Laurence GONTARD - C'est une réponse que l'on pourra mettre dans la synthèse.

Fabien PASTOUR - Oui, je peux éventuellement le mettre dans la synthèse. Est-ce que c'est plus cher à entretenir un tunnel ou une voie en surface ? Le prix...

Christianne COUSINIE - C'est moins cher en tunnel, je pense.

Fabien PASTOUR - Vous avez même « scotché » un ancien de la SNCF.

Christianne COUSINIE - Cela s'abîme moins vite en tunnel, je pense.

Fabien PASTOUR - Monsieur Molinari, allez-y.

Germain NALLINO - Je voudrais rappeler à ces messieurs dames que l'on parle souvent de pouvoir emprunter la ligne LGV. Si on prend un TER sur la ligne LGV, il ne faut pas oublier qu'il ne va pas desservir les mêmes gares. Si par exemple on a un problème à Villeneuve-Loubet, pendant trois ou quatre jours, cela va être impossible de passer, et on va pouvoir prendre un train de Nice. Mais si l'on prend un train de Nice pour aller à Antibes, si l'on prend le TGV, on ne va pas y arriver. Donc, il nous faudra continuer et avoir les mêmes problèmes qu'aujourd'hui ! C'est-à-dire que l'on pourra avoir des trains jusqu'à Cagnes, transbordement, et aller au-delà. Il ne faut pas oublier ça. Les gens ont dans la tête - je m'en suis rendu compte au niveau des débats - qu'ils auront la ligne TGV et que s'il y a un problème sur le TER, de pouvoir dépasser. Oui, mais on n'aura pas les mêmes arrêts. Il faut y penser.

Jacques MOLINARI - C'est bien pour cela qu'il faut mailler.

Odette MOUHAD - Les TER peuvent-ils rouler sur les voies LGV ?

Fabien PASTOUR - Oui, il faut que les équipements de signalisation qui sont embarqués sur le TER soient compatibles. Mais le système de signalisation de la grande vitesse est une manière de discuter entre le train et l'infrastructure. Il faut que le boîtier qui est à bord du TER soit compatible. Si les matériels qui sont employés sont compatibles, cela peut rouler dessus. Certains TER peuvent rouler à 200 kilomètres/heure. Ils le font.

Laurence GONTARD - Monsieur Flatot, une intervention. Après, on passera au tour de table.

Raphaël FLATOT - C'était pour revenir un peu plus sur la domestication, vu que l'on a quelques sceptiques. Je pense qu'il serait intéressant de présenter dans un prochain groupe de travail ce qui peut se faire en Suisse. Ils sont au point depuis plusieurs années là-dessus et sur des distances beaucoup plus importantes que les 5 kilomètres que l'on a ici.

Fabien PASTOUR - Merci. Sur la domestication et sur le fait d'utiliser deux grandes gares comme poumon, et de gérer les circulations et temps d'arrêt, un expert l'a présenté au groupe de Riviera-Paillons en montrant un graphique d'occupation des voies. Il montre les différences de temps d'arrêt qu'il faut pour chaque train, pour permettre de mettre à la queue leu leu les différents trains.

Alors, globalement, ce qu'il montrait, c'est que les temps d'arrêt des TER étaient compatibles avec les temps d'arrêt TGV classiques, c'est-à-dire une à trois minutes. Cela permet aux gens de monter et descendre d'un TER. Les temps d'arrêt des TGV, eux, par contre, étaient plus variables, mais c'était des trains de grandes lignes. Je ne sais pas si vous êtes déjà monté ou descendu d'un TGV qui s'arrête et qui repart, quand vous n'avez que deux minutes pour monter ou pour descendre, avec vos bagages... En général, il attend plus longtemps. Donc, cela permet d'arriver à avoir un peu plus de confort pour les passagers grandes lignes qui n'ont pas les mêmes problématiques de temps d'arrêt en gare que les gens du TER qui veulent aller le plus vite possible à leur travail ou à leur maison.

Odette MOUHAD - Ils n'ont pas de bagages.

Fabien PASTOUR - Ils n'ont pas de bagages non plus.

Laurence GONTARD - Peut-on démarrer le tour de table ? Vous donnez votre avis sur les deux fuseaux proposés sur le secteur.

3. SYNTHÈSE DES AVIS DU GROUPE SUR LES FUSEAUX POUR PRÉSENTATION AU COTER

Alain ROLLAND - Oui, alors, je ne veux pas évidemment m'engager pour le département dans la mesure où ce point n'a jamais été discuté au niveau décisionnel. A titre personnel, j'ai un doute très important sur la possibilité d'intégrer un passage en souterrain au niveau financier dans le projet, puisque vous savez que le projet a un coût assez colossal et rajouter à peu près 1 milliard au projet aujourd'hui est quelque chose qui va être extrêmement difficile. J'aurais tendance à dire qu'il faudrait mieux avoir une étape 2023 qui sera contractualisée, tel qu'elle sera contractualisée lorsque le projet LGV devra être signé entre les partenaires, avec un passage en surface et toutes les contraintes que cela suppose dans le fonctionnement. Mais il faut que la partie souterraine soit conservée pour des temps ultérieurs, parce que c'est toujours possible si, un jour, dans 30 ans, dans 40 ans, dans 50 ans, on s'aperçoit que cela ne passe pas, de faire un tunnel complémentaire. Peut-être que l'on en aura les moyens à l'époque et peut-être que le trafic le justifiera. Les trains directs transeuropéens entre l'Espagne et l'Italie, par exemple, seront beaucoup plus importants et cela justifiera un tracé direct alors qu'aujourd'hui, malheureusement, on ne peut pas concevoir qu'il serve à ce trafic.

Bernard LEVERE - Concernant la Chambre de Commerce, la CCI non plus n'ira pas jusque-là dans son avis final au niveau de la concertation. Sur l'Ouest, je rappelle que l'on est plutôt sur un tracé médian. Pour ce qui concerne Nice, je rejoins, plus sur plan technique que sur un plan de décision *stricto sensu*, le point de vue de mon prédécesseur, Alain Rolland. J'aimerais quand même que l'on mette l'accent sur... Au final, a-t-on vraiment envie d'une LGV ? Je fais simplement allusion à ce qu'il se passe dans le Var où le préfet du Var a suspendu les réunions. Sur un plan socio-économique, vous ne serez pas surpris de savoir que la CCI, le tissu économique des Alpes-Maritimes réclame une LGV, alors pas à n'importe quel prix ni à n'importe quelles conditions. Nous avons je pense, une vision assez réaliste des choses. Je me permets sur un plan technique de dire que dans le contexte dans lequel nous sommes, nous devons je pense être tous constructifs et essayer de faire avancer le projet plutôt que de tenter de le retarder. Merci.

Raphaël FLATOT - Pour le Pôle Azur Provence, mes élus ne s'étant pas prononcés, je ne prendrai pas position aujourd'hui.

Brigitte GOURMANEL - Je me suis déjà positionnée dans les précédents groupes en ce qui concerne le tracé général. En ce qui concerne la traversée de Nice, ce que j'ai entendu ici confirme mes réserves quant au positionnement des gares. En fait, tous les problèmes que l'on

rencontre pour la traversée de Nice sont dus justement au positionnement de cette gare principale à Nice Aéroport.

Christianne COUSINIE - Pour ACL, c'est la même chose, j'ai déjà tout dit sur les gares. Maintenant, compte tenu des conditions des voies actuelles surtout à l'ouest de Nice, je serai favorable à un train à grande capacité et à ce que les travaux commencent par l'Italie.

Christian COLLET - Je pense effectivement qu'il faut bien prendre en compte ces problématiques de desserte et ne pas oublier que, si un jour vous avez des difficultés de trafic entre Saint-Augustin et Nice Thiers, vous allez entendre les populations. C'est clair. Je dirais que vous les entendrez d'autant plus qu'à la limite, les gens sont parfois un peu résignés des difficultés de trafic dans la région niçoise, on va dire. Le jour où cela sera de la LGV, ce ne sera pas le même tabac. Si vous avez des problèmes de passage entre Nice Saint-Augustin et Nice Thiers en LGV, on viendra vous « tirer les oreilles ». Donc, il faut être sûr de ne pas « se planter » à ce niveau-là, c'est clair.

Jacques MOLINARI - On se résigne peut-être à la gare à Saint-Augustin parce que, maintenant, c'est un coup parti depuis longtemps. On regrette beaucoup que n'ait pas été étudiée l'arrivée directe sur le plateau de Nice Thiers. En ce qui concerne la liaison Nice Thiers et Saint-Augustin, il est impératif de ménager l'avenir. On peut à la rigueur phaser le passage à quatre voies, en réalisant une troisième voie très rapidement. C'est la chose à engager le plus rapidement possible parce qu'il en va de la survie de la desserte de la conurbation. Que les TGV s'arrêtent à Saint-Augustin, ce n'est pas tragique dans la mesure où Saint-Augustin sera équipé, mais faire obstacle à la desserte de la conurbation avec l'étranglement de la tranchée de Saint-Philippe, c'est impensable. Il faut prendre en compte dans la gestion de ce secteur, de cette section, les besoins d'entretien, de renouvellement, dont on a vu quelques exemples ici. On va en pâtir encore avec la réalisation de la troisième voie. C'est le chaos dans les Alpes-Maritimes dès que l'on touche à la desserte régulière de la conurbation.

Alain RIBIERE - Pour Fare Sud, je voudrais rappeler des choses que l'on a déjà dites. Sur les généralités, nous nous sommes réjoui que ce soit le tracé des métropoles qui soit retenu dans cette étude. On s'était battu pour cela dès les premiers débats qu'il y avait eu il y a des années et des années sur la création d'une LGV en pensant que c'était aussi important de relier les métropoles méditerranéennes dans cet arc au sud de l'Europe que de relier Nice à Paris. Là-dessus, on n'a pas changé et on pense que l'option globale choisie est la bonne. Donc, pour revenir au choix des tracés, on l'a dit aussi, on était et on est toujours pour la liaison avec les gares en centre-ville. Là-dessus, on n'a pas changé, même si on a bien compris que pour Cannes, vous l'avez exclue pour des raisons financières.

Pour ce qui est de la partie qui nous concerne le plus, on constate finalement que le coût du tunnel est quand même plus élevé que le passage à quatre voies entre la gare de l'aéroport et la gare de Nice Centre. Donc, on ne voit pas très bien l'intérêt qu'il y aurait à faire le tunnel, d'autant plus qu'il y aura quand même un coût d'aménagement des voies de Nice Aéroport à Nice Centre, dans la mesure où passeront une partie des TGV et que c'est déjà engagé de réorganiser un peu ce secteur-là. Donc, on se prononce pour le tracé en surface, pour le maintien de la gare principale à Nice Centre et pour le passage à quatre voies qui coûte moins cher que le tunnel.

Après, ce n'est pas un avis, mais une question. Lors de l'avant-dernière séance, quand il avait été question globalement du tracé sur la partie ouest du département, on avait évoqué plusieurs possibilités de liaison pour que des TAGV arrivent à Cannes directement, avec une sorte de virgule qui partirait d'un endroit quelconque de la ligne avant la gare que j'appelle de Mouans-Sartoux même si elle était peut-être sur Mougins, Grasse, etc. On ne sait pas trop. Est-ce qu'il en a été question dans le groupe Ouest Alpes-Maritimes ? C'est pour information. On aimerait bien savoir ce qu'il en a été des débats dans le groupe Ouest Alpes-Maritimes. On peut le chercher, mais vous pouvez nous le dire.

Fabien PASTOUR - Oui, on a largement parlé de la virgule, parce qu'elle fait partie des options qui sont sur la table. Donc, les gens se sont exprimés dessus. Dans la synthèse, il y a un élément sur la virgule que je n'ai plus de mémoire, Laurence...

Laurence GONTARD - Les gens nous ont demandé de poursuivre l'étude de cette virgule.

Fabien PASTOUR - Voilà, indépendamment du choix du fuseau, ils nous ont demandé de poursuivre l'étude de cette virgule pour avoir des éléments sur la suite de la concertation, pour la prendre en compte ou pas à terme. Donc, ils nous ont demandé de continuer à réfléchir dessus.

Alain RIBIERE - OK, merci.

Bernard LEVERE - En complément, est-ce que l'on peut savoir quelle est la position du Var et notamment de l'Est Var sur cette virgule sur Cannes ?

Fabien PASTOUR - Je suppose que vous voulez avoir des informations sur la position du groupe de travail géographie Saint-Raphaël Est Var là-dessus. Je n'ai pas l'information, malheureusement, je peux regarder. Je n'ai pas l'information.

Odette MOUHAD - Monsieur Rivière a bien résumé la position de Fare Sud globalement. Pour l'avenir, j'avais calculé qu'un enfant qui aurait 28 ans en 2040 ne serait pas encore né aujourd'hui. Vous voyez, il y a le temps et il y a le temps même pour les clients. Il ne faut surtout pas lancer des projets qui coûteraient très cher et qui risqueraient de ne pas être adaptés plus tard.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Je vais continuer sur la même veine. Je suis un peu effarée du nombre de variantes extrêmement coûteuses que l'on nous propose, en alternance à des variantes aériennes difficiles à réaliser. Donc, c'est vrai pour le groupe Ouest Alpes-Maritimes ou le Var. J'ai fini par réaliser que l'on nous proposait comme troisième variante de passer en souterrain à Cannes La Bocca pour ne pas gêner les avions privés de l'aérodrome de Cannes Mandelieu. Je me suis fait répondre de façon extrêmement acerbe par une dame de je ne sais quel cabinet de consultants : « Enfin, Madame, vous ne réalisez pas que cet aérodrome fait partie du pôle de luxe que constitue Cannes pour la région ! » Que voulez-vous que je vous dise ? Ce matin, j'écoutais sur *France Inter* une émission sur l'économie qui vous fait froid dans le dos. Donc, je pense que le train va être le moyen de locomotion indispensable. C'est l'avenir pour garder une liaison entre les villes de la région. Nice-Paris, c'est un cas à part. On a besoin d'aller de temps en temps à Paris ou ailleurs, ou à l'international prendre un avion. Cela arrive à tout le monde. Mais l'obsession de Nice en moins de quatre heures, c'est celle de quelques privilégiés de la politique et de l'industrie qui veut aller faire leur aller-retour dans la journée pour leurs petites réunions. Maintenant, il y a des visioconférences et sinon, ils prennent l'avion et ils y restent deux jours. C'est ce que je fais.

Donc, quand vous interrogez les gens autour de vous, ce qu'ils veulent, c'est circuler dans la région de façon moins archaïque, plus confortable, plus sûre, au sens des horaires et au sens de la sécurité des gens. Plus on empilera les solutions qui permettent cette liaison régionale à un coût qui fait qu'il est réaliste de penser que l'on y arrivera à l'horizon 2023-2040, plus on a des chances que cela marche. Là, force est de constater que le tunnel sous Nice, je suis actuellement en guerre contre le tunnel du tram, parce que cela empile les inconvénients du tram et du métro pour un coût faramineux. Là, c'est encore pire parce que le tunnel est deux fois plus long. C'est vrai que faire les quatre voies, cela va demander des choix difficiles au niveau de l'emprise sur la seule saignée que l'on a, avec la protection acoustique des riverains, mais on peut innover. Il y a des solutions qui existent ailleurs.

Je me prononce donc plus favorablement pour une voie aérienne, en calculant sérieusement cette protection des riverains.

Françoise MAQUARD - Pour le GADSECA, je prends la même réflexion que Madame Nicaise qui est à côté de moi. Je pense enfin que l'on ne peut rester qu'en aérien, puisqu'il y a le problème de tram, etc. Je demande une fois de plus, en effet, que l'on prenne en compte en premier les

expropriations, les riverains, etc. Et puis, je voudrais que l'on pose une question, mais ce monsieur vient de sortir. Ce que je viens d'entendre m'étonne beaucoup, Monsieur, s'il vous plaît : la concertation est arrêtée dans le Var...

Des intervenants - Oui, oui.

Françoise MAQUARD - Donc, quel est l'impact pour nous ?

Fabien PASTOUR - Juste un point, je réponds. Je vais vous répondre...

Françoise MAQUARD - Donc, pour moi, en aérien...

Fabien PASTOUR - Oui, d'accord. Sur la concertation dans le Var, le préfet du Var a décidé de suspendre les réunions pour le moment parce qu'il considérait que les conditions du dialogue n'étaient pas réunies et que les conditions de sécurité du dialogue pour les intervenants, et pas que pour les intervenants RFF, également pour les gens autour de la table qui sont pour le projet, n'étaient pas réunies pour qu'il y ait un dialogue serein. Il a souhaité pour éviter qu'il y ait des bagarres et que les gens se fassent taper dessus, suspendre pour le moment les discussions dans le Var. Juste un point : le Comité territorial du Var, lui, est bien maintenu. Il aura lieu.

Françoise MAQUARD - Donc, pour nous, aucun impact ?

Fabien PASTOUR - Non, cela ne vous empêche pas de travailler du tout.

Françoise MAQUARD - OK, merci.

Flora LAUGIER - Pour l'ADAAM, moi non plus, je ne pourrai pas prendre position aujourd'hui pour l'un ou l'autre des fuseaux, puisque nos membres et partenaires ne se sont pas encore positionnés.

Germain NALLINO - Ils ne se positionnent jamais, ces acteurs ! Dans toutes les régions, ils ne prennent jamais position ! Vous servez à quoi, alors ? C'est une question que je pose.

Fabien PASTOUR - Juste un point. L'ADAAM est partenaire de RFF, donc c'est un peu dur pour eux de se positionner alors qu'ils sont partenaires du projet. C'est une chose. Puis, ils doivent aussi avoir une position commune. Les financeurs sont là pour écouter ce que l'on dit et se positionner en Comité de pilotage aussi, donc je suppose que c'est pour ça qu'ils se réservent. Mais, bon...

Michel RAYBAUD - De toute façon, le choix qui nous est proposé dépend essentiellement de la capacité entre Saint-Augustin et Nice Ville. Je pense de toute façon que, pour l'histoire de la troisième voie, il va falloir être pragmatique et aller au fur et à mesure et ne pas tuer le projet financièrement. En 2015, je pense qu'il y aura l'achèvement des travaux de la troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer...

Fabien PASTOUR - Je sais que l'on prend du temps pour faire les travaux, mais c'est un peu avant, quand même. C'est 2013-2014. Ce sera mis en service aux changements d'horaires de décembre 2013. Donc, ce sera effectif au 1^{er} janvier 2014.

Michel RAYBAUD - En 2015, je n'étais pas très loin. On va voir un peu comment cela se passe, déjà, au niveau de la circulation des trains sur la troisième voie. Je pense qu'il y aura des retours d'expérience à connaître, puisque j'avais lu dans un précédent *verbatim* que la troisième voie était implantée pour favoriser également la circulation des TGV avec une bonne combinaison des TER. Donc, on va voir en 2013-2014 comment cela se passe, et comment cela va se passer également, puisque la troisième voie va s'arrêter à Cagnes-sur-Mer, entre Cagnes-sur-Mer et Nice Ville, puisque cela avait déjà été soulevé par Germain (Monsieur Nallino) dans la presse. On va voir un petit peu. Si effectivement on fait la troisième voie, j'ai vu qu'il n'y avait pas trop d'impact au niveau financier. Il y aura quand même des éléments financiers, mais au niveau voirie et emprise urbaine, il n'y aura pas trop d'impact. On peut peut-être faire cette troisième voie.

Malgré tout, comme le disait Monsieur Rolland, il faut se réserver l'avenir. Si jamais ce n'était pas suffisant, on peut éventuellement prévoir cette circulation souterraine, mais pas dans l'immédiat. Avec la crise des finances publiques, on ne peut pas prévoir cela maintenant. Il faut se réserver l'avenir, que cela soit bien étudié et que l'on puisse le moment venu se dire que l'on va peut-être faire le tunnel. Dans 20 ans, les conditions auront changé. Il y aura peut-être d'autres financements. Mais il faudra toujours avoir à l'idée la bonne desserte de la gare centrale de Nice Ville. Peut-être que dans 20, 30 ou 40 ans, on pourra voir l'histoire de la gare souterraine, puisque l'on a fait une gare souterraine à Anvers qui est sous la gare terminus aérienne. Je pense qu'à Saint-Charles il est prévu une gare souterraine. Ce n'est pas impossible de prévoir la gare souterraine sur Nice Ville, mais dans un temps plus éloigné.

De toute façon, tout cela va être en balance. Actuellement, il y a des inconnus que l'on ne connaît pas. Soit on fait les trois voies, soit on fait le tunnel. Si on fait le tunnel à deux voies pour les quatre voies, on ne pourra pas faire les trois voies. C'est très difficile de faire le choix maintenant.

Pour ce qui concerne l'autre partie des Alpes-Maritimes, je serais davantage favorable à un fuseau médian, c'est-à-dire une gare à mi-chemin entre Cannes et Grasse, comme cela commence à se dégager dans les réunions qui ont eu lieu à Cannes.

Gérard WEIL - Dans la mesure où la gare Nice Aéroport a été décidée, on peut dire, dès le départ, et verrouillée, il semble quand même préférable de réserver deux voies spécifiques pour la LGV, pour des TGV, que ce soit en surface ou souterrain. A titre personnel, je serais plutôt pour le tunnel. Cependant, il ne faut pas oublier tout ce qui est connexion avec les autres transports. L'absence d'une gare souterraine à Nice Ville doit renforcer les liaisons entre Nice Ville et Nice Aéroport. Bien sûr, au niveau ferroviaire, il y a les TER, cela ne pose pas de problème entre Nice Ville et Nice Aéroport. En revanche, le tracé du tram n° 2 avec cette partie semi-métro, donc en souterrain, est totalement erroné parce qu'il ne permet pas une interconnexion avec la ligne actuelle, la ligne n° 1. Or une interconnexion permettrait de faire des trams directs Nice Ville ou l'arrêt actuel qui s'appelle gare Thiers. Or là, ce ne sera pas possible.

Pour en terminer, il ne faut pas oublier non plus les circulations fret, même s'il n'y a plus grand-chose de nos jours dans les Alpes-Maritimes pour accueillir du fret. Cependant la ministre de tutelle, Nathalie Kosciusko-Morizet et le ministre Thierry Mariani, actuellement réunissent les Assises du ferroviaire, et il semble qu'à l'horizon 2022, ils voudraient que 25 % du trafic marchandise passe par la voie ferrée.

Daniel CAROTENUTO - Pour l'association des Amis du Rail, je vais peut-être me répéter, mais dès la première réunion ici, à Nice, j'avais soulevé le problème de cette section de 10 kilomètres entre Saint-Augustin et Nice Ville. Je n'ai vraiment pas changé d'avis. Alors, je relis vos documents : « la traversée en surface est possible face à la domestication ». Je reviens là-dessus. Je suis un tout petit peu sceptique. Je ne vais pas m'éterniser. J'avais longuement dit ce que je pensais et je n'y crois pas trop, d'autant qu'il faut penser une chose : le moindre grain de poussière sur une des deux voies, cela va occasionner une minitornade dans toutes les routes des Alpes-Maritimes et dans toute la traversée ouest-est pour arriver à Nice. Donc, la solution que je préfère c'est, soit une traversée en tunnel, qui permet de fiabiliser le système - c'est vous qui l'écrivez et je suis tout à fait d'accord -, soit la possibilité de quatre voies que vous avez chiffrées dans ce tronçon de ligne. J'y vois au moins un avantage supplémentaire, plutôt que le tunnel, c'est le maillage très serré par rapport aux deux voies existantes. Là, on peut dire si ces quatre voies sont réalisées que la fiabilité de ce tronçon de voies sera assurée. Voilà. C'est à peu près tout.

Au niveau du coût, je ne vais pas revenir sur des chiffres, mais il faut comparer un milliard d'euros en tunnel avec les 500 millions d'euros des quatre voies. J'ai soustrait les 200 millions d'euros d'aménagement.

Fabien PASTOUR - Non, ils sont dedans.

Daniel CAROTENUTO - Ah, ils sont dedans.

Fabien PASTOUR - C'est, soit 200, soit 450, soit 700, soit 1 milliard d'euros. C'est le total.

Daniel CAROTENUTO - Donc, c'est quand même un petit peu moins cher. Même si l'on ajoute la portion de voies de Nice Ville à Nice Saint-Roch à ce moment-là, on aura des coûts à peu près équivalents. Voilà, c'est à peu près tout ce que j'avais à dire.

Jacques MOLINARI - Il faut bien se faire préciser ça, il y a bien 200 millions de moins qui sont de toute façon dépensés pour la mise à niveau des deux voies. C'est bien seulement 300 millions d'euros de supplément pour la troisième voie...

Fabien PASTOUR - Non, je vous répète les choses. Concernant les aménagements du passage en surface avec deux voies, il y en a pour 200 millions d'euros. Ça, cela vaut 200 millions d'euros. Si vous voulez faire trois voies, cela coûte 450 millions d'euros. Si vous voulez faire la différence, il faut donc rajouter 250 millions d'euros. Voilà. Donc, deux voies, 200 millions d'euros d'investissement ; trois voies, il faut mettre 450 millions d'euros sur la table...

Jacques MOLINARI - En plus ?

Fabien PASTOUR - Non, c'est le coût de faire trois voies. Et quatre voies, c'est 700 millions d'euros...

Un intervenant - Donc 200 millions d'aménagements.

Fabien PASTOUR - Non, c'est 700 millions pour tout faire, pour faire les quatre voies. Ce ne sont pas les mêmes 200 millions d'euros. Ce n'est pas la même chose. Après, cela représente un surcoût de 500 millions d'euros si vous préférez dit comme ça. Attention, c'est 500 millions d'euros minimum, parce que dedans, il n'y a pas la partie voirie en estacade à faire. Je le rappelle. Il n'y a pas cette partie-là. Après, vous avez la partie tunnel, soit 1 milliard d'euros, plus 800 millions d'euros si vous préférez.

Germain NALLINO - Pour nous, la priorité c'est que la voie littorale soit exclusive pour les TER. Donc, ça, c'est une priorité. On veut absolument que cette voie littorale ne serve qu'aux services banlieue. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, il faut dire ce qui est, les déplacements dans le département, cela devient une impossibilité si on n'a pas des transports collectifs qui soient performants et le rail en particulier. On ne pourra plus se déplacer dans le département d'ici une vingtaine d'années. Donc, prévoyons déjà que la ligne littorale soit exclusive au TER. C'est la première démarche.

La deuxième priorité, c'est que nous avons toujours dit que pour la ligne LGV, il fallait une voie nouvelle. Donc, nous maintenons nos idées, il faut une voie nouvelle. Néanmoins, il y a deux points particuliers. Le premier point, nous avons fait un choix au niveau du médian, nous l'avons dit. Néanmoins, par rapport à l'entrée sur Saint-Augustin, la sortie actuelle ne nous convient pas et nous avons demandé qu'elle soit plus au nord. Donc, il faut réfléchir à une voie plus au nord de manière à éviter le maximum de l'urbanisation actuelle de Saint-Laurent-du-Var. C'est un premier point.

Ensuite, le deuxième point que nous remettons en cause, c'est la présentation qui nous a été faite entre Saint-Augustin et Nice Ville, avec la domestication de ce tronçon de ligne auquel nous ne croyons pas. Il faut dire la vérité, nous n'y croyons pas. C'est peut-être possible, mais ne savons pas s'il se pratique ailleurs. Nous n'en avons pas eu connaissance, donc nous n'y croyons pas. Nous maintenons donc les deux voies réservées à la LGV. Néanmoins, je reviendrai un peu sur la voie de surface, me rapprochant de l'idée de Jacques Molinari, c'est-à-dire au minimum la troisième voie littorale. C'est un peu ce que nous avons dit la fois dernière.

Donc, le minimum, c'est la troisième voie littorale, et il faut voir pour la quatrième.

Daniel CAROTENUTO - Si vous le permettez, j'ai oublié quelque chose tout à l'heure, toujours pour les Amis du Rail. On n'a pas du tout parlé aujourd'hui de la desserte de la basse vallée du Var. Je voudrais que l'on ajoute cette demande que j'ai déjà faite à plusieurs reprises. Merci. Il

s'agit de la création d'une desserte TER desservant les deux rives du Var au départ de Saint-Augustin d'une part, et de Saint-Laurent-du-Var de l'autre côté.

Germain NALLINO - En fait, cela rejoint la question qui a été posée concernant la demande de création d'un groupe thématique. Nous avons demandé un groupe thématique pour la desserte TER de la vallée du Var dans le cadre de la LGV, bien sûr.

Laurence GONTARD - La contribution concernant cette demande est sur le site internet et sera présentée au Comité territorial. Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - Pour information, le groupe transversal fret qui s'est tenu il y a trois jours s'est achevé dans l'euphorie. A l'unanimité, tous les participants, RFF et ses experts, ont convenu de la nécessaire prise en compte du fret dans le projet, non seulement du fret de traversée, mais également du fret de desserte des grandes villes et de la logistique assortie à la desserte des grandes villes. Cela s'applique évidemment au département des Alpes-Maritimes. Cela implique que les emprises ferroviaires sont préservées.

Bernard LEVERE - Pour le fret interne aux Alpes-Maritimes, on le conçoit. Pour le fret de transit, il faut trouver une solution.

Laurence GONTARD - Tout à fait. C'est le bilan du groupe de travail fret que vous pouvez aller voir sur le site internet.

On va essayer de faire la synthèse de groupe de travail que l'on va présenter au Comité territorial. J'ai noté un premier point qui est l'importance de la desserte de la gare de Nice Ville. Est-ce que tout le monde est en phase avec ça ?

Vous ne voyez pas ? On va le faire directement sur l'ordinateur. Noëlle va saisir les textes.

Donc, « le groupe accorde une grande importance à la desserte de Nice Ville ». Nice Ville, c'est Nice Thiers, oui.

Autre point, « à ce stade de la concertation, et en raison des coûts avancés, pour préserver la faisabilité du projet, le groupe n'envisage pas la traversée en tunnel de Nice ». A ce stade de la concertation, dans un premier temps... « Et pour assurer la faisabilité du projet, le groupe n'envisage pas la traversée en tunnel de Nice dans un premier temps ».

Christian COLLET - Je n'aime pas comme la première phrase a été rédigée. Je n'aime pas la manière dont on a rédigé la première phrase.

Laurence GONTARD - Alors, dites-moi.

Christian COLLET - C'est évident que le groupe s'accorde. Elle sera desservie de toute manière. Je parle de la première phrase. Je dirais que le groupe accorde une grande importance aux conditions de desserte de Nice Ville. Bien sûr que l'on accorde une grande importance à la desserte, mais dans quelles conditions ?

Brigitte GOURMANEL - « Aux bonnes conditions ».

Christian COLLET - Voilà, « aux bonnes conditions ». Soyons clairs.

Laurence GONTARD - « Aux conditions de la desserte de Nice Ville ».

Christiane COUSINIE - Pour ce qui concerne la deuxième question, c'est davantage du fait de l'absence de desserte de Nice Thiers. Ce n'est pas tellement à cause du surcoût, etc. C'est surtout à cause du fait que l'on ne dessert pas Nice Thiers que l'on abandonne le tunnel.

Laurence GONTARD - J'ai entendu toutes les raisons.

Christian COLLET - Il faut l'indiquer.

Christian COLLET - D'accord. « En raison des coûts annoncés »...

Alain RIBIERE - Admettons que, demain, la France ait un taux de croissance de 10 % par an, on n'aura pas de problème de financement. Bien sûr que l'on a un problème de financement, mais admettons que dans 4 ou 5 ans, la France ait une croissance à deux chiffres, de 10 %.

Laurence GONTARD - « A ce stade de la concertation, la traversée aérienne de Nice est privilégiée ». C'est bon. « Et la finançabilité du projet ».

Odette MOUHAD - On n'a pas dit ça...

Laurence GONTARD - Si, Monsieur Ribière l'a dit. Non, Madame Nicaise l'a dit, Madame Maquard l'a dit, le Conseil Régional l'a dit, la CCI l'a dit.

Alain RIBIERE - Je n'ai pas dit exactement ça. A la limite, cela laisserait entendre que si le tunnel était moins cher, on serait pour le tunnel. J'ai dit que j'étais contre le tunnel de toute façon, mais il se trouve qu'en plus, si on compare les prix, ce n'est même pas une solution intéressante du point de vue financier. J'ai un problème avec cette tentative de consensus que l'on a déjà eue il y a...

Laurence GONTARD - Il y a un mois, oui.

Alain RIBIERE - Je pense que l'on est un groupe de réflexion et de travail, on n'est pas démocratiquement représentatif de quoi que ce soit. On ne prend pas de décision, il n'y a pas de consensus entre nous. Il ne faut pas faire croire qu'il y a un consensus. A la limite, on va trouver des consensus sur des formules très larges. La desserte dans les meilleures conditions de la ville de Nice, tout le monde va dire qu'elle est bonne, y compris avec la solution en tunnel et un TAGV sur deux qui arrive à Nice Centre. On va vous démontrer que ce n'est pas une solution. Or ce n'est pas celle que l'on a choisie. On ne pourra arriver à des consensus théoriques que si on fait des formules tellement générales qu'elles ne recouvrent plus grand-chose et qu'elles peuvent tout recouvrir.

Je conteste le fait simplement, d'un point de vue démocratique, que nous soyons représentatifs de quoi que ce soit en tant que groupe. Je pense que l'on n'est pas un groupe. On est un groupe dans la mesure où l'on est ensemble et que l'on réfléchit, que l'on travaille, etc. On représente chacun des positions qui ne sont pas des positions personnelles, qui sont celles d'associations, de mouvements, de structures plus ou moins importantes dans leur représentativité. Donc, on peut peut-être trouver une formulation, mais je tiens à ce que figure au *verbatim* que je conteste le fait même que l'on sorte un consensus de ça qui pourrait passer à l'extérieur pour une position du groupe, comme si le groupe était une structure démocratique en elle-même qui est là pour donner des consignes.

Laurence GONTARD - Si vous me le permettez, il ne s'agit pas d'exprimer qu'un seul consensus dans cette synthèse, mais les opinions également divergentes du groupe. C'est ce qui a été fait dans les groupes précédents. On a cité les associations qui avaient tel point de vue, on a cité les collectivités qui avaient tel point de vue. S'il y a des points dans le groupe d'aujourd'hui pour lesquels on doit lister un certain nombre d'associations, cela ne pose aucun problème. L'objectif étant de faire remonter aux instances décisionnelles du projet le fruit des réflexions du groupe, et des différents membres composant le groupe.

Alain RIBIERE - Dans ce sens-là, la première phrase ne me satisfait pas, parce que peut-être que le groupe dans son ensemble accorde une grande importance aux conditions de desserte, mais ça, je crois que personne ne viendrait dire que l'on n'accorde pas d'importance à la bonne condition de desserte de la gare. C'est tellement évident. Pour moi, il y a une partie des gens dans ce groupe qui souhaitent que la gare de Nice Ville soit la gare centrale de Nice et d'autres ne le souhaitent pas. Donc, il n'y a pas vraiment de consensus. Maintenant, tout le monde est d'accord pour qu'elle soit bien desservie. Personne ne va dire « on est pour que la gare soit mal desservie ». Franchement...

Laurence GONTARD - Alors, deux possibilités : soit on cite les acteurs du groupe qui souhaitent que Nice Ville soit la gare principale de Nice, soit on liste également les acteurs qui souhaitent qu'il y ait deux gares réparties dans Nice.

Jacques MOLINARI - Une gare principale, c'est bien.

Germain NALLINO - Je m'excuse, mais si l'on veut vraiment faire avancer ces travaux-là, il va bien falloir que l'on mette chacun « de l'eau dans notre vin ». Il faut avancer un peu dans cet esprit-là. Si l'on va au-devant des acteurs désorganisés, sur des propositions désorganisées, je crois que cela est idiot. Est-ce que l'on peut, nous, avoir une idée générale, et l'association qui veut marquer son pré, elle le fait, comme on le dit là. Je pense que c'est comme ça qu'il faut agir.

Alain RIBIERE - Germain, je pense de toute façon que ce n'est pas nous qui prendrons la décision. C'est évident. Donc, on leur donne tous les éléments pour prendre la décision. Ce sur quoi on arrive à être d'accord, c'est que l'on veut tous les quatre voies pour rentrer dans Nice. On est tous d'accord là-dessus. On acte ça comme quoi on est tous d'accord. Maintenant, là où l'on a des divergences, et au minimum des nuances importantes, on les indique. Ce n'est pas nous qui prendrons la décision. Les décideurs verront quelles sont les positions qui ont été prises. On n'est pas obligé de nous mettre tous d'accord entre nous vis-à-vis des décideurs.

Laurence GONTARD - Je n'ai pas noté que tout le groupe était d'accord et demandait les quatre voies en traversée de Nice aujourd'hui, au regard des coûts annoncés. Ce n'est pas ce que j'ai noté.

Jacques MOLINARI - Attention, certains ont le droit de s'exprimer et d'autres, pas. Eh bien, oui !

Laurence GONTARD - On peut le faire figurer en listant les gens qui ont demandé la traversée avec quatre voies et on peut également indiquer ceux qui estiment qu'au regard des coûts, il est préférable de démarrer le projet sur deux voies en aérien, et de voir ensuite quand les finances le permettront la possibilité de rajouter des voies. Tout le monde a le droit au chapitre, Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - De deux choses l'une. Ou bien les représentants des collectivités s'expriment et donnent leur avis, ou bien chaque fois, ils se rétractent en disant « je ne peux pas me prononcer ». Donc, vous avez donc un partage de fait. Il y a des gens qui participent, qui apportent des informations, mais qui ne se prononcent pas, et il y en a d'autres qui se prononcent. Moi, s'il y a à se prononcer, je fais partie de ceux qui veulent se prononcer, et je suis partisan des quatre voies.

Laurence GONTARD - Donc, on va l'écrire et on va noter que Fare Sud et le GIR Maralpin demandent que la traversée de Nice soit faite avec quatre voies.

Alain RIBIERE - Non, parce que les Amis du Rail sont éventuellement pour le tunnel, mais ils sont prêts à abandonner l'idée du tunnel s'il y a les quatre voies. Si c'est pour une desserte à deux voies, ils sont pour le tunnel.

Odette MOUHAD - Mais non aussi !

Alain RIBIERE - Donc, le GIR Maralpin, Fare Sud et aussi les Amis du Rail, sauf pour les quatre voies.

Laurence GONTARD - La demande des Amis du Rail n'est pas la même. Donc, je propose de faire plusieurs points. Les Amis du Rail demandent d'avoir deux voies spécifiques LGV en traversée de Nice, en surface ou en tunnel. Est-ce bien ça ? Donc, on peut noter que les Amis du Rail demandent deux voies spécifiques LGV en traversée de Nice... en surface ou en tunnel, oui.

Germain NALLINO - Et on a proposé au minimum la troisième voie. C'est ça.

Daniel CAROTENUTO - Le phasage est sous-entendu...

Germain NALLINO - Si c'est un passage en surface, éventuellement avec un phasage troisième voie et quatrième voie.

Laurence GONTARD - D'accord.

Daniel CAROTENUTO - Si par exemple en 2023, on peut avoir trois voies, pour arriver plus tard à quatre voies...

Fabien PASTOUR - Est-ce que cela vous va ou pas ?

Laurence GONTARD - OK, vas-y. Donc Fare Sud et le GIR Maralpin demandent une traversée de Nice sur quatre voies aériennes ou en surface, c'est pareil.

Fabien PASTOUR - Non, ce n'est pas pareil. En surface, en surface, cela peut-être aérienne ou pas, sans phasage.

Alain RIBIERE - Oui, enfin, dans des travaux, il y a toujours un phasage. Ce n'est pas la peine de le noter...

Laurence GONTARD - Non, là, c'est important, parce que « phasage », cela veut dire que, dans un premier temps... Voilà, et on peut les faire ensuite.

Alain RIBIERE - Est-ce que le GIR est d'accord pour que l'on marque qu'il y a un phasage dans la réalisation ? On commence par les deux voies et on fait les quatre dans un deuxième temps.

Jacques MOLINARI - C'est mineur, ça.

Laurence GONTARD - Ce n'est pas mineur parce que, soit le budget doit être débloqué tout de suite, soit il peut l'être dans un second temps.

Jacques MOLINARI - Non, ce n'est pas nécessaire de mettre ça.

Odette MOUHAD - Mais les quatre voies, c'est pour quand ? Pour 2040 ?

Laurence GONTARD - C'est à vous de me dire.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - On est dans le cadre d'une DUP...

Jacques MOLINARI - Ce que je voulais dire, mais je n'ai pas été explicite, c'est que c'est prioritaire dans la réalisation de la LGV. S'il y a phasage de la LGV - et il y en aura nécessairement - c'est par là qu'il faut commencer dans les Alpes-Maritimes.

Fabien PASTOUR - Pour préciser la question que vous avez posée à Laurence, on ne peut pas vous répondre sur quand il faut quatre voies, puisque d'après nos expertises, il n'en faut que deux. Donc, je ne peux pas répondre à votre place.

Brigitte GOURMANEL - Dans le phasage général de la ligne, la section Aéroport-Vintimille est prévue pour quand ?

Fabien PASTOUR - C'est 2023 !

Laurence GONTARD - C'est 2023 !

Brigitte GOURMANEL - Entre 2023 et 2040, que faites-vous ?

Fabien PASTOUR - Vous les avez dans les papiers que l'on vous a remis au début. Honnêtement, je ne l'ai plus en mémoire. Vu que l'on complète les offres, on doit rajouter des voies, mais je ne l'ai pas en tête.

Alain RIBIERE - Juste sur le phasage, je n'ai pas d'objection à votre remarque, mais d'un certain côté, effectivement, lors des travaux, il y a toujours des phasages. On ne peut pas tout faire d'un coup entre Marseille et Nice. Il y aura certainement un phasage éventuel. Maintenant, je me méfie des phasages, parce que je voudrais prendre l'exemple du tramway de Nice. Les subventions pour le tramway ont été obtenues pour qu'il aille jusqu'à l'arrière de la Trinité. C'était même les

conditions pour avoir les subventions. Le phasage était dans un premier temps au cours Michel, et dans un deuxième temps, à la Trinité. Finalement, on ne le fait jamais, on ne reprend pas les subventions qui ont été données, etc. Donc, je me méfie un peu des histoires de phasage quand c'est pour remettre à plus tard et finalement, ne jamais le faire. S'il s'agit de phasage, parce que dans les travaux, il y a toujours des phasages, c'est une chose. Mais je ne tiens pas trop à ce que cela y figure, parce qu'effectivement, le phasage est souvent un bon prétexte pour ne jamais faire les choses. Une fois que ce n'est pas fait, on dit « bon, finalement, cela ne marche pas, donc on laisse comme ça ».

Jacques MOLINARI - Dans le programme général, il y a bien sur le papier deux tranches. Une tranche LGV à réaliser avant 2023, et ensuite la tranche des travaux complémentaires. C'était la vision du médiateur de la République. La tranche des travaux complémentaires est destinée à améliorer la desserte locale.

Fabien PASTOUR - Ce n'est pas exactement comme ça. Non, non, c'est trop schématique. Pour le moment, c'est trop schématique. Il faut vraiment tordre le cou à cette idée. En 2023, ce n'est pas que de la ligne nouvelle, il y a déjà énormément d'investissements. D'ailleurs, la plus grosse partie de l'investissement a été faite à l'horizon 2023 pour faire du TER et de la grande vitesse.

Jacques MOLINARI - Alors, j'y viens. C'est là qu'il est important de souligner que c'est la priorité dans l'ensemble du programme. C'est la priorité dans les Alpes-Maritimes de permettre le passage de deux à quatre voies parce que cela ressort à la fois de la ligne nouvelle, et à la fois de la desserte locale. C'est quand même quelque chose que l'on peut faire prévaloir si tout le monde est d'accord.

Fabien PASTOUR - C'est pour ceux qui veulent quatre voies en surface.

Jacques MOLINARI - C'est en même temps la ligne nouvelle et la desserte locale.

Laurence GONTARD - Donc il faudrait que l'on précise, Monsieur Molinari, le point n° 4 : « Fare Sud et le GIR Maralpin demandent une traversée de Nice sur quatre voies en surface dès 2023, dès l'horizon de la mise en service de la LGV ».

Jacques MOLINARI - En priorité !

Laurence GONTARD - Cela ne peut pas être avant 2023.

Jacques MOLINARI - Dès 2023 !

Une intervenante - Voilà, « dès l'horizon 2023 », c'est bien.

Laurence GONTARD - OK. Dans les autres groupes des Alpes-Maritimes, et c'est un peu en réaction à ce qu'il se passe dans le Var, on a insisté à nouveau sur la volonté des groupes sur le besoin de la LGV. Etes-vous d'accord pour qu'on le remette dans le groupe d'aujourd'hui ?

Fabien PASTOUR - Je précise que dans les autres groupes, c'est plus large que la LGV. C'est tout le système de la LGV, le corpus de TER et de ligne à grande vitesse.

Alain RIBIERE - C'est tout ce qui est mis en étude là.

Laurence GONTARD - Oui.

Françoise MAQUARD - Je précise que les TER, on devrait presque les mettre avant, parce qu'on oublie beaucoup les habitants des Alpes-Maritimes.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Les habitants des Alpes-Maritimes, par rapport à Paris, qui est un modèle quand on pense TGV. A Paris, la desserte est en étoile et les gares préexistaient, donc c'est arrivé et reparti comme ça. Nous, on est dans une desserte en râteau. Je trouverais logique que l'on arrive à un chapelet de gares, Saint-Augustin, Thiers et Saint-Roch, de façon équilibrée et maillée avec les transports en commun. Le problème est que c'est tellement mal parti au niveau des transports en commun, on est tellement dans le flou total, que je suis très pessimiste.

Alain RIBIERE - La phrase 2 n'est pas finie.

Laurence GONTARD - La phrase 2 n'est pas finie.

Alain RIBIERE - Et la phrase 5 n'est pas non plus finie. Elle ne veut rien dire.

Françoise MAQUARD - J'insiste sur le fait que, dans les Alpes-Maritimes, je ne sais pas combien vous avez de millions de personnes en été, mais je ne comprends même pas que l'on n'en parle pas. Je trouve cela aberrant !

Laurence GONTARD - De quoi ? Que voulez-vous mettre, Madame Maquard, je n'ai pas compris ?

Françoise MAQUARD - Je parle du fret. Je pense qu'il faudrait mettre quelques mots sur le fret.

Laurence GONTARD - On peut tout à fait mettre que le groupe insiste sur la prise en compte du fret dans le cadre du projet. De toute façon, c'est en accord total avec le bilan du groupe de travail fret. Vous n'êtes pas d'accord ?

Une intervenante - Du fret et de la logistique ! C'est pour préserver les emprises.

Germain NALLINO - Qu'est-ce que cela veut dire ? Qu'est-ce que cela veut dire ? Où va circuler le fret ? Sur quelle voie ?

Jacques MOLINARI - C'est la raison pour laquelle je voudrais revenir sur ce... Madame Maquard, ce que vous voulez dire, cela peut s'exprimer en remplaçant « LGV » par « réseau maillé ferroviaire ». A ce moment-là, vous intégrez la ligne nouvelle et le fret. Donc, si vous voulez bien, on peut remplacer « LGV » par « réseau maillé ferroviaire ».

Noëlle BOUGEAULT - Madame Maquard parlait du fret.

Laurence GONTARD - Tout le monde n'est pas d'accord.

Jacques MOLINARI - Alors, vous remplacez « LGV » par « réseau maillé ferroviaire ».

Alain RIBIERE - Non, parce que, là, on aurait l'impression que l'on ne ferait pas la LGV complètement.

Jacques MOLINARI - On écrit « réseau maillé » S'il est maillé, cela veut dire qu'il y a la ligne nouvelle.

Alain RIBIERE - On peut le préciser.

Laurence GONTARD - On l'appelle « le système ferroviaire global ».

Jacques MOLINARI - Du « système maillé ». Il faut qu'il y ait le terme « maillage ». Sinon, cela ne marche pas.

Alain RIBIERE - Cela veut dire que l'on veut passer avant le Var et les Bouches-du-Rhône. C'est ce que veut dire la phrase. On veut que l'on s'occupe de nous avant de s'occuper...

Laurence GONTARD - Oui, c'est ça, vous êtes d'accord, vous êtes d'accord avec ça !

Fabien PASTOUR - Si vous marquez « du projet », ils vont comprendre. Je vous rassure.

Laurence GONTARD - Le maillage est écrit, Monsieur Molinari.

Fabien PASTOUR - Le point 5, si je résume, c'est faire les Alpes-Maritimes en premier.

Laurence GONTARD - Oui, et après, on parle du fret.

Odette MOUHAD - je voudrais terminer ma phrase. Je voudrais terminer. D'autres citoyens débattent du projet de la LGV dans leur région, dans leur coin, etc. On n'est pas assez au courant, soit de leurs oppositions, soit de leurs accords ou autres pour dire que l'on est malin et que l'on veut notre TGV avant tous les autres. Il n'est pas question que je signe un texte pareil. Il y a des

phasages, et des choses comme ça, je ne suis pas technicienne, mais on ne va pas dire que l'on veut la LGV avant ceux des Bouches-du-Rhône et du Var. On pourrait souhaiter conjointement que les travaux démarrent à l'Ouest ou à l'Est de notre département. C'est une chose. Franchement, qu'est-ce que cela veut dire ?

Alain RIBIERE - De toute façon, je suis solidaire. Il n'y a pas de raison de donner une priorité aux Alpes-Maritimes.

Fabien PASTOUR - S'il vous plaît, s'il vous plaît, pour Madame, un à la fois, s'il vous plaît !

Alain RIBIERE - Traverser Marseille en souterrain, cela me semble quelque chose de capital pour les gens là-bas. Sinon, on s'occupe chacun de son petit chez soi. Justement on était pour ce projet parce que c'est justement un projet qui permet de lier les régions entre elles, et un projet solidaire de coopération entre les régions. Ce n'est pas un projet de concurrence entre les régions. Ce n'est pas pour « se la ramener » en disant que nous voulons être prioritaires.

Brigitte GOURMANEL - La phrase, telle qu'elle, est bonne.

Christian COLLET - Il faut enlever la priorité aux Alpes-Maritimes. Il faut enlever « la priorité ».

Laurence GONTARD - La notion de priorité donnée aux Alpes-Maritimes, c'était pour traduire le fait que le groupe demandait à ce qu'il y ait véritablement un projet de LGV.

Odette MOUHAD - Pourquoi dire que l'on veut être prioritaire ? On souhaite une LGV d'accord, mais on n'a jamais dit que l'on voulait être prioritaire !

Laurence GONTARD - D'accord. Cela a été dit, la notion de priorité.

Odette MOUHAD - Si elle ne va pas à Marseille, c'est de l'argent dépensé pour pas grand-chose.

Jacques MOLINARI - Le groupe reconnaît l'importance majeure de la réalisation de la LGV dans les Alpes-Maritimes ! Un « truc » comme ça...

Laurence GONTARD - C'est autre chose.

Odette MOUHAD - C'est nous qui sommes mal desservis.

Un intervenant - Et si le Var ne veut pas faire la LGV, que se passe-t-il ?

Fabien PASTOUR - Juste un point, pour le *verbatim*, là, je pense que l'on n'arrive plus rien à noter. Donc, il faudrait juste faire un effort pour que Madame arrive à ne pas s'arracher les cheveux ce soir. Pour elle.

Laurence GONTARD - La partie synthèse dans le *verbatim* sera forcément succincte.

Gérard WEIL - On peut enlever la priorité ensuite. On peut enlever la priorité.

Laurence GONTARD - Voilà. Est-ce qu'il y a d'autres points que vous souhaitez faire remonter ?

Michel RAYBAUD - Au point n° 3, cela a été indiqué par Monsieur Rolland et par d'autres personnes. On dit que l'on privilégie le passage aérien d'abord, mais que l'on se réservait vraiment de la possibilité éventuelle pour l'avenir de creuser un tunnel sous la ville de Nice.

Laurence GONTARD - Alors, avant qu'il y ait débat, je propose de citer Monsieur Alain Rolland, Monsieur Michel Raybaud et la CCI...

Christian COLLET - La CCI ne s'est pas prononcée. La CCI a refusé de faire un choix.

Fabien PASTOUR - Monsieur Levere s'est prononcé à titre personnel.

Christian COLLET - Je l'ai entendu.

Laurence GONTARD - Oui, tout à fait, tout à fait.

Donc, « Alain Rolland, Bernard Levere et Michel Raybaud réservent la possibilité d'une traversée de Nice en tunnel pour l'avenir ». Voilà. Voulez-vous reformuler ?

Un intervenant - Qu'elle soit en aérien ou en souterrain.

Odette MOUHAD - Non, puisque l'on sait qu'en souterrain, elle ne sera pas viable. En souterrain, les trains qui viendront de Nice Aéroport ne s'arrêteront pas.

Un intervenant - Ce que l'on pourrait mettre c'est « Le groupe accorde une grande importance aux conditions de desserte de Nice Ville, au même titre que celles de Saint-Augustin » pour bien dire qu'on les met sur un pied d'égalité. Ça, on peut le faire. Ce n'est pas obligatoire, mais on peut le faire, pour rappeler que, pour nous, elle est aussi importante. Non ? Ce n'est pas secondaire.

Laurence GONTARD - S'il vous plaît, s'il vous plaît !

Daniel CAROTENUTO - Les Amis du Rail voudraient ajouter un huitième point. Je reviens à ma basse vallée du Var. Je suis coriace là-dessus. On voudrait mettre « Les Amis du Rail demandent dans le cadre des objectifs de desserte et les besoins d'aménagement du territoire la desserte ferroviaire de la basse vallée du Var, et la constitution d'un groupe thématique. »

Alain RIBIERE - On peut dire que Fare Sud s'associe à la demande.

Daniel CAROTENUTO - On peut mettre le groupe, si vous voulez.

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Je m'y associe sans problème.

Laurence GONTARD - C'est sur la mise en place d'une desserte ferroviaire sur les deux rives du Var.

Françoise MAQUARD - *S'adressant à Madame Mouhad.* Les emplacements réservés sont bloqués par la ville de Nice ! C'est marqué, donne-toi la peine d'aller lire, nom de nom !

Alain RIBIERE - On peut rajouter le GIR Maralpin.

Daniel CAROTENUTO - Tu laisses les Amis du Rail et tu rajoutes après.

Germain NALLINO - Est-ce que tout le monde est d'accord sur le principe ? Qui n'est pas d'accord, là ? Qui n'est pas d'accord ?

Laurence GONTARD - S'il vous plaît ! Est-ce que le dernier point vous convient comme ça ?

Les intervenants - Oui, cela nous va, absolument.

Laurence GONTARD - Etes-vous d'accord pour vous associer, Monsieur Molinari ?

Jacques MOLINARI - Non, je regrette, je m'abstiens, là.

Laurence GONTARD - On met juste Fare Sud.

Françoise MAQUARD - Vous avez une liaison avec les Chemins de fer de Provence ! Je ne sais pas, mais vous ne pouvez pas mettre des trains de chaque côté...

Laurence GONTARD - C'est une demande, Madame Maquard, c'est une demande.

Françoise MAQUARD - Il faudra desservir la zone industrielle de Carros, enfin...

Germain NALLINO - Tout est pris en compte par la suite. C'est une demande globale. Tout est pris en considération ! C'est prévu.

Laurence GONTARD - J'avais noté que Mesdames Maquard et Nicaise avaient parlé des enjeux humains de la traversée aérienne de Nice. Doit-on le rajouter ? Je pense que l'on pourrait le mettre dans le point 3 : « le passage aérien, sous réserve des impacts humains »...

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - Ce n'est pas « sous réserve », c'est « en tenant compte ».

Laurence GONTARD - « En tenant compte des impacts humains ».

Mari-Luz HERNANDEZ-NICAISE - « En tenant impérativement en compte ». Cela n'a pas été fait au moment où l'on a doublé la voie. On a fait l'aumône aux gens pour les problèmes acoustiques, alors que des solutions existent. Je verrais très bien la voie de chemin de fer sous une espèce d'immense hall. Il y a des matériaux qui existent. On pourrait tout envisager. C'est en 2040, on a le temps, et il y aura des progrès techniques...

Une intervenante - On a dit 2023. Cela risque de ne pas être 2040.

Laurence GONTARD - S'il vous plaît ! Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - Je m'adresse à nos Amis du Rail. Ne peut-on pas être plus général dans la demande ? C'est l'intermodalité avec les Chemins de fer de Provence d'une façon générale, et le fret et la logistique. Cela pourrait être le même groupe. En même temps, cela vous permettra d'avancer vos propositions...

Laurence GONTARD - Monsieur Molinari, je crois que la demande des Amis du Rail, c'est véritablement l'étude de la desserte des deux rives du Var, ce qui n'a rien à voir avec le fret.

Jacques MOLINARI - Si c'est un groupe de travail, c'est un groupe de travail qui traite de tout ça, de tout ce qui n'est pas actuellement TER et lié à la grande vitesse. C'est plus général. Cela permettra d'avoir des échanges de vues constructifs, tous ensemble.

Laurence GONTARD - Monsieur Molinari, il y a déjà un groupe fret qui existe. Il y a déjà un groupe de travail fret qui existe.

Jacques MOLINARI - C'est local. C'est au niveau du département.

Germain NALLINO - Jacques, nous, on s'associe si tu veux créer un groupe thématique fret dans le Var. On s'associe, mais là, on est sur le TER. Là, on s'associe sur le fret, bien évidemment.

Jacques MOLINARI - TER et logistique ferroviaire. On met ça ensemble.

Germain NALLINO - Je suis d'accord.

Jacques MOLINARI - On peut faire deux groupes. Est-ce qu'un seul groupe pourra traiter tout ça ?

Laurence GONTARD - Tout le monde est-il OK avec la synthèse ? Y a-t-il des points à rajouter ?

Germain NALLINO - Il y a l'entrée à Saint-Augustin dont on ne parle pas.

Odette MOUHAD - Il faudrait une petite inversion, là. Au point 1, c'est « pour les Alpes-Maritimes » et non pas « dans », si cela ne vous ennuie pas.

Laurence GONTARD - Très bien, tout à fait.

Odette MOUHAD - On ne parle pas ici de ce pour quoi on n'est pas d'accord. As-tu remarqué ?

Laurence GONTARD - Alors, comment formule-t-on ça ? « Le groupe demande que l'étude de l'accès à Saint-Augustin soit poursuivie ». De toute manière, c'est bien dans la phase ultérieure du projet. Ou bien « il demande qu'une autre arrivée à Saint-Augustin soit étudiée ». Ils disaient « plus au nord de Saint-Laurent-du-Var ».

Odette MOUHAD - Je n'ai pas compris. Ce n'est pas le groupe.

Germain NALLINO - L'ennui est que l'on passe en pleine ville aujourd'hui.

Laurence GONTARD - Il y aura un deuxième pont. C'est ce qui a été expliqué.

Germain NALLINO - Oui, mais à partir du moment où l'on fait un deuxième pont, il est possible de pouvoir déporter l'entrée sur Saint-Laurent-du-Var plus au nord.

Laurence GONTARD - Le problème, c'est ce qui vous a été répondu ! Après, il faut arriver à Nice Aéroport.

Germain NALLINO - On peut toujours y arriver à Nice. Tout dépend de la position du pont. Si c'est un pont qui va faire un virage, on va pouvoir faire un arc. Regardez le pont de la 202 bis.

Laurence GONTARD - Donc, on rajoute un neuvième point sur la demande des Amis du Rail, d'ACL et de l'ADHEC.

« Les Amis du Rail, ADHEC et ACL demandent l'étude d'une sortie plus au nord de Saint-Laurent-du-Var ». C'est une sortie plus au nord de Saint-Laurent-du-Var.

Est-ce que cela va à tout le monde ?

Germain NALLINO - Il faut rajouter « pour desservir Saint-Augustin ».

Laurence GONTARD - « Pour desservir Saint-Augustin ».

Christianne COUSINIE - C'est superflu. « Une sortie plus au nord », point barre.

Laurence GONTARD - Je vous propose de clore le groupe si vous n'avez plus de suggestion à faire.

En synthèse, sont notés les points suivants.

- 1. Le groupe reconnaît l'importance majeure de la réalisation du projet pour les Alpes-Maritimes.*
- 2. Le groupe accorde une grande importance aux bonnes conditions de la desserte de Nice Ville au même titre que celle de Nice Aéroport.*
- 3. A ce stade de la concertation, le passage aérien est privilégié pour garantir la desserte de Nice Ville et faciliter le financement, en tenant impérativement compte des impacts sur les populations.*
- 4. Les Amis du Rail demandent deux voies spécifiques LGV en traversée de Nice, en surface ou en tunnel, éventuellement avec un phasage afin de faciliter le financement.*
- 5. Fare Sud et le GIR Maralpin demandent une traversée de Nice en surface, sur 4 voies, dès l'horizon 2023.*
- 6. Alain Rolland, Bernard Levere et Michel Raybaud réservent la possibilité d'une traversée de Nice en tunnel pour l'avenir.*
- 7. Le groupe insiste sur la prise en compte du fret et de la logistique dans le projet de réseau maillé ferroviaire.*
- 8. Dans le cadre des objectifs de desserte et d'aménagement du territoire, les Amis du Rail demandent l'organisation d'un groupe de travail thématique sur la mise en place d'une desserte TER de la Basse Vallée du Var. Fare Sud s'associe à cette demande.*
- 9. Les Amis du Rail, l'ADHEC et ACL demandent l'étude d'une sortie plus au nord de Saint-Laurent-du-Var pour desservir Nice Aéroport.*

Laurence GONTARD - Je vous remercie tous pour votre participation, et je vous invite à participer aux réunions publiques qui auront lieu à partir de lundi. Vous avez noté que la réunion de Riviera-Paillons qui était prévue le 1^{er} a lieu le 13 décembre.

Alain RIBIERE - Elle était annoncée à Menton et tout à l'heure, tu as dit que c'était à Nice. Elle est annoncée à Menton. Avant le 13, il faudra nous donner confirmation, quand même.

Laurence GONTARD - Oui, on vous enverra une invitation comme on a fait pour les groupes de travail.

Alain RIBIERE - On le saura peut-être à la réunion publique.

Laurence GONTARD - Lundi, c'est Cannes ; mardi, c'est Antibes ; mercredi, c'est Nice. Lors de la réunion publique, on parlera de tout. Ce n'est pas sectorisé, si vous voulez. C'est juste que l'on en a fait plusieurs pour faciliter l'accès des gens. Nice, c'est mercredi soir, le 30 novembre, à l'hôtel Boscolo. Si vous voulez soutenir la LGV Paca, je vous invite à tous à participer à ces réunions publiques, à être présent.

Germain NALLINO - On vous remercie pour le mail que vous nous avez envoyé.

Laurence GONTARD - Si tôt demandé, si tôt envoyé.

La séance est levée à 17 heures 15.

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