

Groupe de travail Sophia-Antipolis Verbatim de la réunion du 5 octobre 2011

BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON
 ERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE
 GIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA
 LANGUEDOC ROUSSILLON ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE
 BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE
 CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LAN
 KINGDOM—IRELAND—BELGIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI
 LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROV
 JITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIR
 S AUVERGNE ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—
 NCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES
 LITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—
 FAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN

SOMMAIRE

1	SYNTHESE DES PREMIERES SESSIONS DES AUTRES GT	4
1.1	BOUCHES-DU-RHONE	4
1.2	VAR	5
1.3	ALPES-MARITIMES	6
2	RAPPEL ET REPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL	7
2.1	LE COUT D'UNE LGV ENTRE OUEST ALPES-MARITIMES ET NICE-AEROPORT EST-IL JUSTIFIE AU REGARD DE LA VITESSE MAXIMALE ATTEIGNABLE PAR LES TRAINS?	8
2.2	PRESENTATION DES COUTS COMPARATIFS ENTRE UNE LIGNE GRANDE VITESSE ET UNE LIGNE MIXTE FRET/VOYAGEURS.....	12
2.3	PRESENTATION DES INFRASTRUCTURES PRISE EN COMPTE DANS L'EVALUATION DES COUTS DES GARES NOUVELLES	20
2.4	PRESENTATION DE LA METHODE DE CALCUL DES COUTS ET DES MARGES D'INCERTITUDE.....	20
2.5	DONNEES SUR LE REPORT MODAL VOITURE/TRAIN	22
3	SYNTHESE DES AVIS SUR LES SCENARIOS POUR LE COTER	26
4	RECUEIL DES OBSERVATIONS SUR LES DOCUMENTS REMIS.....	53

Participants (par ordre alphabétique) :

BOUGEAULT Noëlle, ARTELIA, Assistance à maîtrise d'ouvrage RFF
CHASSAGNE Julien, en charge des études socioéconomiques, RFF
GONTARD Laurence, KFH Communication, Assistance à maîtrise d'ouvrage RFF sur les aspects de communication et de concertation
PASTOUR Fabien, chargé de projet territorial 13, Mission LGV PACA (RFF)

CHARBONNIAUD Jean-Paul, Président de l'Association Cagnoise des Grands Plans (ACGP)
COUSINIE Christiane, Association des Citoyens laurentins
DESCHAIN-FRES Sophie, Adjointe au Maire de Biot déléguée aux transports, Conseillère communautaire Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA)
FABRE Caroline, Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM)
FERRASSE René, Ville de Roquefort-les-Pins
FLATOT Raphaël, Chargé de mission déplacements, Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence
FROMENT Jean-Claude, Membre de l'Association Défense Environnement Villeneuve-Loubet (ADEV)
GOURMANEL Brigitte, Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros (ADHEC), membre du Conseil de développement de la CASA, membre de Région verte
GOUX Jean-Michel, Association des Amis du Rail Azuréen
JOVER Serge, Président de l'Association Défense Environnement Villeneuve-Loubet (ADEV), Conseil de Développement de la CASA
LAFURIE Marc, Adjoint au Maire de Saint-Laurent du Var, Conseiller communautaire Communauté urbaine Nice Côte d'Azur
LEVERE Bernard, Membre de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur en charge de l'aménagement du territoire
MARQUES Pascal, Chargé de mission sur les thématiques environnementales, Conseil régional PACA
MONTABERT Olivier, Membre d'un groupe de travail sur les transports en commun à Sophia-Antipolis
MULLER Guy, Communauté urbaine Nice Côte d'Azur (CUNCA)
MUSSI Philippe, Adjoint au Maire de Valbonne Sophia-Antipolis, Conseil régional PACA
NICOLETTI Pascal, Membre de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur en charge des transports
PERRIE Brice, Direction déplacements-transports, Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA)
ROLLAND Alain, Conseil général des Alpes-Maritimes
TRANNOY-MOIRANT Elodie, Chargée d'études en aménagement du territoire, Mairie de Saint-Laurent du Var

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Laurence GONTARD – Je vous propose qu'on démarre. Bonjour à tous, bienvenue dans ce deuxième groupe Sophia. Merci à tous d'être là. Je vous prie de bien vouloir nous excuser d'abord pour l'absence de verbatim du groupe précédent. Vous avez pu constater qu'il n'y avait pas de verbatim sur le site internet. La raison en est que le verbatim qui nous a été remis était incomplet et truffé d'erreurs. Avant que vous ne vous mettiez à hurler, nous avons préféré le faire corriger. Nous l'attendons. Dès qu'on l'aura, on le mettra en ligne. Par ailleurs, nous espérons nous améliorer sur les délais de remise des comptes-rendus, nous espérons cette fois-ci faire mieux que la fois précédente. Toujours est-il que le compte-rendu de la fois précédente est en ligne depuis la fin de la semaine dernière.

Au menu du jour, nous allons vous présenter une synthèse des travaux qui ont été faits, qui ont eu lieu dans les autres groupes de travail géographiques sur l'ensemble du territoire : Bouches-du-Rhône, Var et sur les trois autres groupes des Alpes-Maritimes. Nous allons essayer d'apporter des réponses aux questions que vous nous avez posées à l'occasion du premier groupe. Ensuite, nous recueillerons vos avis sur les scénarios et nous essaierons en séance de bâtir une synthèse sur la position du groupe, synthèse que nous présenterons au Comité territorial du 20 octobre.

Dans un dernier temps, vous nous communiquerez vos remarques sur les documents qu'on vous a remis à l'occasion du premier groupe, à savoir le kit du concertant, le projet de territoire et l'atlas géographique. Vous avez peut-être noté des imprécisions, des erreurs. Nous prendrons votre retour là-dessus.

Sachant que tout le monde n'était pas là lors du premier groupe, nous allons peut-être commencer par un petit tour de table rapide.

Un tour de table des présents est organisé.

Fabien PASTOUR – Je vais commencer par dresser une synthèse des premières sessions des groupes de travail au travers de toute la région. Dans plusieurs groupes de travail, on nous a demandé de faire un *reporting* de ce qui s'est dit ailleurs pour qu'on partage sur ces éléments-là. Ensuite, nous allons passer un peu plus de temps à discuter de ce qui s'est dit dans ce groupe-ci.

1 SYNTHÈSE DES PREMIÈRES SESSIONS DES AUTRES GT

Nous allons surtout parler des demandes complémentaires qui ont été émises dans les autres départements, ce qui est assez intéressant, c'est ce qu'ils ont voulu savoir en plus de ce qu'on leur avait transmis.

1.1 BOUCHES-DU-RHÔNE

Vous voyez dans les Bouches-du-Rhône qu'il y a trois groupes de travail. Ils n'ont pas regroupé ça par groupe de travail, ils ont fait cela par thématique. Sur les gares, ils ont demandé à avoir des éléments sur ce qui a permis de porter le choix sur Marseille Saint-Charles souterrain plutôt que sur une gare ou un pôle d'échanges (PEM) à Blancarde, pour savoir si c'est cohérent avec Euroméditerranée 2 ou d'autres projets d'aménagement sur Marseille. Ils ont voulu avoir des éléments sur la faisabilité autre gare pour les trains à grande vitesse à l'Est de Marseille. L'est de Marseille, cela pourrait aller du quartier de la Barrasse jusqu'à Aubagne, si c'est en cohérence avec le SCOT et ce que cela pourrait avoir comme impacts sur l'exploitation et la capacité du réseau.

En parlant de capacité d'exploitation, ils nous ont demandé de produire le scénario zéro. C'est un scénario que l'on doit produire de toute façon mais ils ont voulu qu'on leur en livre les premiers résultats. Le scénario zéro, c'est tout ce qu'il faudrait faire sur le réseau existant, si on ne faisait pas la LGV, pour arriver au même résultat en termes de desserte. C'est énormément de travaux à faire sur la ligne classique pour voir comment faire 2023/2040.

Des questions sur le fret, savoir comment le fret allait passer sur ce système ferroviaire global. Des questions sur la desserte d'Aubagne/Aix, non pas en passant par les lignes existantes mais par Aubagne/Valdonne. L'étude de la quatrième voie entre Marseille et Aubagne, l'étude d'un passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune. Des questions, sur la partie environnementale, sur tout ce qui est problématiques foncières, comment RFF achète pour pouvoir développer ses emprises, des questions sur le cumul des nuisances, comment elles ont été cartographiées, repérées par nos bureaux d'études et comment elles sont prises en compte. En particulier le bruit. Ils voulaient avoir un point sur la réglementation bruit, les devoirs du maître d'ouvrage.

Comment le plan de prévention des risques industriels et technologiques a été vu et intégré à nos zones d'étude. Une question assez pointue sur l'hydrogéologie, en particulier sur la zone de Cuges-les-Pins qui est un ancien lac. Donc, il se peut que ce lac soit re-rempli d'eau un jour s'il y a un désordre géologique en dessous. Donc, ils se sont interrogés sur le fait que nos travaux pouvaient éventuellement provoquer ce remplissage.

Des questions sur la continuité trame verte entre le parc des Calanques qui se crée et la Sainte-Baume. Et puis, la question des zones inondables, en particulier dans la vallée de l'Huveaune.

Des questions de prospective territoriale sur l'interconnexion des trains à grande vitesse et des nouvelles infrastructures de transport des trains du quotidien avec des transports en commun urbains. Quels étaient les principes de l'interconnexion proposée entre l'est et l'ouest de Marseille, représenté par l'aéroport de Marseille : comment on peut amener un TER à cet aéroport, comment connecter les TGV avec les gares TER, et puis regarder des éléments de cohérence entre le projet et la prospective territoriale.

Sur les fuseaux et les scénarios, on a eu une proposition d'une association de Gémenos, qui est associée à l'URVN et à France Nature Environnement, sur un scénario qui passerait par le plateau de Saint-Cyr. Donc, cela, c'est une chose qu'on a transmise à notre bureau d'études Bouches-du-Rhône pour qu'ils l'étudient et qu'ils donnent des éléments de réponse à cette contribution.

1.2 VAR

Dans le Var, il y a trois groupes. Il y a un groupe autour de Toulon, un groupe sillon permien et un groupe sur l'est-Var. Le groupe de Toulon a posé des questions sur tout ce qui était fréquentation attendue selon les différents types de positionnement de gare. Je vous rappelle qu'à Toulon, il y a trois possibilités : soit une gare à l'ouest, soit au centre en souterrain, soit à l'est. Ils ont demandé des éléments sur la faisabilité d'une gare Toulon-surface ou en tranchée entre deux tronçons de tunnel. Ils voulaient aussi avoir des éclairages sur les différents sites auxquels nous avons pensé pour les gares à l'est et à l'ouest de Toulon, en fonction des études que nous avons.

Le groupe sillon permien s'est posé des questions sur ce que représente l'emprise d'une augmentation des voies existantes, c'est-à-dire quand on passe de deux à quatre voies, ce que cela représente au sol, ce que représente également une ligne nouvelle seule en termes d'emprise au sol, pour pouvoir comparer. Le groupe veut aussi avoir des éléments sur cette notion de combinaison ligne nouvelle, ligne existante, ce que cela peut représenter sur le territoire comme inconvénients et comme avantages. Ils ont aussi voulu avoir un retour, lors d'un prochain groupe de travail, sur le groupe de travail thématique agriculture-viticulture. Donc, ils ont demandé à ce qu'on leur fasse un *reporting* sur ce point.

L'est-Var s'est posé la question de ce qu'allait devenir la gare actuelle des Arcs : est-ce que la nouvelle gare est-Var va rendre obsolète cette gare ? Est-ce qu'il est envisageable de la réutiliser pour développer des activités économiques dessus ? Ils ont aussi voulu avoir un retour de comment une ligne nouvelle peut s'insérer dans le paysage, quels sont les retours d'expérience de RFF, et comment on peut faire de la cicatrization paysagère. Ils ont aussi voulu savoir, étant donné qu'il y a une gare nouvelle qui leur est proposée, ce que cela pouvait représenter au sol en termes d'emprise pour comprendre ce que cela peut impliquer sur le territoire.

Il y a aussi une question qui dépasse le cadre simple du transport ferré : ils ont demandé des éléments sur le maillage pour la population locale, sur comment on peut mailler le train avec les transports en commun de tous types pour favoriser les déplacements. On nous a demandé, aussi, dans la région de Draguignan, suite aux grandes inondations qu'il y a eu il n'y a pas très longtemps, la prise en compte du risque inondation, des feux de forêt, des zones de protection type Natura 2000.

Le groupe de travail thématique agriculture-viticulture qui s'est réuni, les membres de ce groupe ont demandé que RFF complète ses données par des données qu'ils nous ont apportées et des références de données qu'ils nous ont transmises. On va intégrer cela dans notre approche. Et puis, ils ont demandé qu'on développe une approche économique des enjeux agricoles et viticoles dans le département du Var.

Le Var a la particularité d'avoir fourni pas mal de contributions. Vous avez un groupe de réflexion qui a produit des observations sur les scénarios retenus par le Comité de pilotage. Ils ont fait cela le lendemain du Comité de pilotage, en présentant des scénarios optimisés. Monsieur Georges ROUX a fait une contribution au groupe de travail du Var sur un scénario alternatif. M. CHESNAUD, de l'Association des Amis du Vieux Revest et du Val d'Ardène, a fait une contribution sur les scénarios qui étaient proposés.

Et puis deux motions ont été votées, une dans le groupe de travail géographique de Toulon, pour dire « on veut une gare à Toulon-centre », et une motion a été votée dans le groupe de travail sillons permien contre les quatre scénarios.

1.3 ALPES-MARITIMES

Je vais vous parler des autres groupes, je ne vais pas vous parler de celui-ci, on va beaucoup plus largement discuter de vos demandes juste après.

Le groupe ouest Alpes-Maritimes, celui qui est vraiment concerné par l'implantation de cette nouvelle gare, nous a demandé des éléments sur s'il y a des études chez nous sur les gares possibles à Cannes, pour comprendre pourquoi ces gares-là ont été écartées par rapport à une gare ouest Alpes-Maritimes ? Une gare qui pourrait être à Cannes-La Bocca ou à Cannes-centre en souterrain. Ils nous ont demandé l'intervention d'un expert de la prospective territoriale pour répondre aux questions du développement du territoire. Ils nous ont demandé l'expertise d'une entreprise ferroviaire sur la définition des dessertes, pour comprendre comment on pouvait utiliser les deux voies, les deux lignes.

Et puis, on a eu des demandes aussi sur comment on peut desservir Cannes, la gare de Cannes-centre, soit par la ligne classique, soit par la bifurcation proposée dans le scénario 4. Et puis, ils nous ont demandé des éléments sur la desserte régionale journalière. Nous, ce que nous vous avons présenté dans les réticulaires, ce sont toutes les circulations en heure de pointe parce que c'est l'heure de pointe qui dimensionne le réseau. Ils nous ont demandé des éléments sur tout ce qui peut se passer pendant le reste de la journée.

Le groupe de travail sur Nice nous a posé des questions sur un élément qui dépasse la compétence de RFF, c'est : comment on peut, au travers de l'opération internationale de la plaine du Var, raccorder les chemins de fer de Provence à la gare de Nice-aéroport, soit par une liaison

directe, soit par un bus, soit par n'importe quel autre moyen qui permettrait d'avoir un transfert possible entre ces deux structures.

On nous a demandé des éléments sur l'équation qui peut exister entre le temps de parcours, la vitesse et les coûts ligne. Ils ont souhaité qu'on fasse intervenir un représentant de l'EPA, l'Etablissement public d'aménagement de la plaine du Var, pour qu'il nous explique le projet de l'OIN. Ils nous ont demandé la présentation de la desserte de Cannes à partir de la gare ouest Alpes-Maritimes. Ils nous ont demandé un retour sur les études menées en hydrogéologie sur les aquifères, la sismologie et l'urbanisme de la zone de Nice.

Le groupe de Riviera-Paillons, celui qui est le plus à l'est du département, s'est intéressé aux connexions prévues avec le réseau italien. Nous avons demandé à un des membres du groupe de travail de faire une présentation là-dessus. Le GR Nord-alpin va nous aider. Ils vont faire une présentation de ce qu'ils ont fait comme études avec les travaux en cours sur le réseau italien. Des éléments sur tout ce qui est opportunité autour de la gare de Nice-aéroport et tous les aménagements prévus en gares sur ce secteur. La réflexion, c'était : vous allez travailler sur les lignes existantes, avec des modifications de lignes existantes, est-ce que ces modifications et ces trains supplémentaires impliquent des modifications dans les gares existantes, et les a-t-on identifiées ? Ils nous ont demandé de leur présenter des éléments, si on en a, sur ce sujet-là.

Laurence GONTARD – Avez-vous des questions sur les retours des autres groupes ? Si oui, je vous remercie de bien vouloir vous présenter avant toute intervention de manière à ce que le verbatim soit correct. Pas de question ? On enchaîne.

2 RAPPEL ET REPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL

Fabien PASTOUR – On va faire un rappel de vos attendus et on va essayer d'y répondre pour les parties pour lesquelles nous avons des éléments à ce jour. Premier élément : le coût d'une LGV entre ouest Alpes-Maritimes et Nice-aéroport est-il justifié au regard de la vitesse maximale atteignable par les trains ? Nous avons des éléments à vous présenter, cela va arriver. La desserte en transport en commun d'Antibes et Sophia depuis la gare ouest Alpes-Maritimes, c'est une demande qui dépasse la compétence de RFF. Nous nous sommes adressés au Conseil général des Alpes-Maritimes pour travailler avec eux et que quelqu'un du Conseil général vienne nous donner des réponses. Donc, là, on a sollicité le Conseil général, et actuellement on ne sait pas encore quand nous pourrions le faire intervenir. On espère pouvoir faire intervenir cette personne-là lors du prochain groupe de travail.

Une question sur la présentation des coûts comparatifs entre une ligne grande vitesse et une ligne mixte fret / voyageurs. Une présentation des infrastructures prises en compte dans la réalisation du coût des gares nouvelles. La méthode de calcul des coûts et des marges d'incertitude. Donc, toutes les marges et tous les éléments qui composent le coût qu'on vous donne. Une présentation des dessertes prévisionnelles de Marseille. Donc, là, on est un peu tôt dans les études pour aller dans cette finesse. Pour le moment, nous avons tous les éléments pour l'heure de pointe et les heures hors de la pointe, on a du mal à les définir. Ce qu'on propose, c'est d'en discuter avec un représentant d'une entreprise ferroviaire, donc, par exemple la SNCF, qu'on pourrait essayer de faire venir au prochain groupe de travail, sachant qu'il est dans le coin, déjà, pour le lundi, on va essayer de le faire rester jusqu'au mercredi. Donc, au prochain groupe de travail, on ferait intervenir quelqu'un de la SNCF pour vous parler de cela et de comment ils envisagent les dessertes sur la région, quel type de desserte avec combien d'arrêts, ce qui pourrait être selon eux intéressant à proposer. Vous aurez aussi des données sur le report modal voiture-train. Et je ferai intervenir Julien CHASSAGNE, qui est à côté de moi, qui va vous parler de cette partie-là et d'autres parties dans la présentation.

Laurence GONTARD – Une question n'a pas été notée puisqu'elle concerne un projet connexe, qui est le projet de troisième voie.

Fabien PASTOUR – Tout à fait. Villeneuve-Loubet nous avait sollicités, la dernière fois, pour avoir des éléments sur le projet de troisième voie Cagnes/Antibes/Nice. C'était une question qui sortait un peu du cadre du groupe de travail. Je formaliserai une réponse que j'ai demandée au directeur de l'opération dans la partie lignes classiques de la Direction régionale PACA. Il va me mettre ça par écrit. Je la transmettrai à Villeneuve-Loubet et si vous le souhaitez, je peux également la mettre à la disposition du groupe de travail. Mais je n'ai pas les éléments à ce jour.

2.1 LE COUT D'UNE LGV ENTRE OUEST ALPES-MARITIMES ET NICE- AEROPORT EST-IL JUSTIFIE AU REGARD DE LA VITESSE MAXIMALE ATTEIGNABLE PAR LES TRAINS?

Comment peut-on y réfléchir. Moi, j'ai compris cela en me posant la question : est-ce que, entre ouest Alpes-Maritimes et Nice-aéroport, les trains ont le temps d'atteindre leur vitesse maximale ? Je suis allé voir les techniciens, chez nous, et je leur ai demandé combien de temps il faut pour qu'un train atteigne sa vitesse maximale après un arrêt en gare. Ils m'ont dit : entre deux et trois minutes, un train) grande vitesse peut atteindre sa vitesse de croisière. Donc, le train s'arrête en gare, deux minutes après son départ, il est pratiquement à pleine vitesse, au bout de trois minutes il doit être à 300 kilomètres par heure. Donc, imaginons qu'un train s'arrête à ouest Alpes-Maritimes, file vers Nice-aéroport, la distance entre les deux gares, si par exemple on fait ce trajet à 270 kilomètres par heure, c'est un trajet où il faut mettre 7 minutes à peu près pour faire le trajet. Avec ces 7 minutes, on a le temps de monter à 270 kilomètres par heure, de rouler à 270 kilomètres par heure et de ralentir pour arriver en gare. Donc on peut imaginer être à pleine vitesse entre ouest Alpes-Maritimes et Nice-aéroport.

Brigitte GOURMANEL – Et on gagne combien de temps ?

Fabien PASTOUR – On gagne trois minutes entre par exemple un train qui roulerait à 160 kilomètres par heure et un train qui roule à 270 kilomètres par heure. C'était juste pour dire si on peut ou si on ne peut pas. Après, il faut voir ensemble l'intérêt de le faire.

Brigitte GOURMANEL – On a 30 kilomètres, c'est cela ?

Fabien PASTOUR – Il y a dix minutes de trajet à 160 kilomètres par heure, cela doit faire une trentaine de kilomètres..

Guy MULLER – Juste une petite question. La question du temps, c'est quoi exactement le coût d'une LGV entre ouest Alpes-Maritimes et Nice-aéroport ? C'est le surcoût par rapport à une autre infrastructure ? C'est le coût brut ? On a du mal à comprendre.

Fabien PASTOUR – La question, telle que tout le monde l'a comprise, c'est : est-ce que vous avez pensé à optimiser vos coûts en réduisant la vitesse vu qu'il y a une gare d'arrêt général à Nice-aéroport, est-ce que cela ne vaut pas le coup de réduire la vitesse sur ce tronçon de ligne.

Guy MULLER – C'est plutôt un surcoût éventuel entre une ligne – c'est plutôt cela.

Fabien PASTOUR – Non nécessaire, oui.

Philippe MUSSI – C'est moi qui ai posé la question la dernière fois. La question exacte, c'était d'avoir un abaque coût/vitesse/temps gagné. C'est cela, la question que j'ai posée. A 160, on met tant de temps, ça coûte tant, 220, on met tant de temps, ça coûte tant etc. Sur les vitesses maximales atteignables de la ligne nouvelle. C'était cela, ma demande exacte.

Guy MULLER – C'est un coût et non pas un coût brut.

Fabien PASTOUR – Je vais regarder si j'ai des éléments de fourchettes de coût moyen pour ces abaques-là. Je demanderai mais je pense qu'on peut trouver cela. Même si ce n'est pas exactement votre réponse, nous la compléterons.

Alain ROLLAND – Il faut rappeler aussi qu'il y aura des trains à grande vitesse qui ne s'arrêteront pas à la gare ouest-Alpes Maritimes.

Fabien PASTOUR – Tout à fait. Dans le sens partir vers l'ouest, il y a pratiquement un train sur deux qui filera. Donc, en fait, si on regarde ce tronçon de ligne, je vais faire un dessin parce que j'aime bien cela. Quand j'écris GOAM, c'est Gare ouest Alpes-Maritimes, pour aller plus vite ne m'en veuillez pas. J'ai un train qui part de Nice, il est à zéro kilomètres par heure, il part vers la gare ouest Alpes-Maritimes. Au bout de deux minutes, il peut être à pleine vitesse. Si c'est un train traversant qui ne s'arrête pas à ouest Alpes-Maritimes, il peut passer dans la gare à pleine vitesse et gagner pas mal de temps pour aller vers l'ouest. La question qu'on se pose – moi, telle que je l'ai comprise, c'est que c'est sûr, pour ceux-là, ça vaut le coup d'aller le plus vite possible dans l'ouest et d'avoir la ligne qui va le plus vite possible pour gagner du temps, parce que c'est un barreau de ligne nouvelle qui va jusqu'à l'est-Var et que plus vite il est franchi, mieux c'est.

Après, il y a la question de savoir pour les trains qui reviennent vers Nice, à partir de quand, vu qu'il y a deux minutes avant l'arrêt à Nice, on va dire que la zone des deux minutes est par là, c'est sûr que là, il va commencer à ralentir. Est-ce que sur ce morceau de ligne-là, sur lequel on accélère dans un sens et on ralentit dans l'autre, est-ce qu'il est obligé d'être à grande vitesse ? Est-ce qu'on ne peut pas penser à faire ce morceau de ligne-là dans une vitesse différente.

Et après, il y a une troisième question, c'est compte tenu de la topographie du secteur : faut-il prendre en compte la topographie du secteur dans l'équation, pour voir si on ne peut pas moduler les tunnels et les courbes que nous avons, pour arriver à réduire le coût en perdant éventuellement un peu de temps mais qui ferait gagner quand même pas mal d'argent sur le projet ? C'est un peu cela le sens de notre réponse d'orientation. On rajoutera l'abaque pour avoir des coûts de ligne nouvelle à différents types de vitesse, et juste, je voulais présenter ces éléments-là et on verra s'il faut rajouter des choses en plus à la réponse.

Donc, dans un sens, on pourrait accélérer en deux minutes, dans l'autre sens, il faut décélérer deux minutes avant d'arriver en gare, à peu près. Cela veut dire qu'il y a peut-être une zone de ligne qu'on peut étudier à une vitesse différente.

Pascal NICOLETTI – Vous vous souvenez qu'au début, nous étions opposés. Au départ, il y avait presque cinq groupes sur les Alpes-Maritimes. Nous trouvions que c'était trop discontinu. Poser le problème entre deux gares, vous avez question, la question se pose. Il faut bien penser que ce sont des maillons qui vont aller dans une intégration globale qui va aller, on peut l'espérer, de Naples à Barcelone en étant à la limite des bouts.

Donc, on n'est pas au bout, on est au milieu. C'est ce qu'il faut regarder. C'est vrai que c'est utile d'avoir ces éléments-là mais aussi bien en prenant en compte qu'un train sur deux, un train sur trois, on ne sait pas ce qu'il en sera dans 20 ans, est-ce que ce ne sera plus la SNCF qui fera tous les trains, on espère un train qui va passer sur ligne nouvelle. En tous cas, on n'est qu'un maillon dans un système global.

Fabien PASTOUR – Tout à fait.

Pascal NICOLETTI – Donc, il ne faut quand même pas le regarder par le petit bout de la lorgnette. Il est intéressant d'avoir ce genre d'informations mais il faut quand même bien penser que la vie ne démarre pas à la gare ouest Alpes-Maritimes et qu'elle ne se termine pas à Nice.

Fabien PASTOUR – Le principe de l'intégration de la ligne nouvelle dans l'arc méditerranéen, nous l'avons en tête. Il y a une particularité quand même, c'est que Nice-aéroport, c'est une gare d'arrêt général. Tous les trains vont s'y arrêter, pratiquement. Il y aura peut-être une exception

rare. Donc, cela vaut peut-être le coup de penser éventuellement à modifier, à moduler pour se faciliter la vie.

Alain ROLLAND – Je remarque juste que si chaque secteur dit « nous, ce n'est pas gros, ça fait un kilomètre », à l'arrivée, on va avoir 150 kilomètres...

Fabien PASTOUR – ... en ligne classique.

Pascal NICOLETTI – Les tous premiers TGV, de mémoire, en France on descendait au dessous de 150 kilomètres entre deux gares, la SNCF (à l'époque, RFF n'existait pas, on était en culottes courtes), cela faisait rire tout le monde. Les tous premiers TGV qui ont été construits, il n'y a qu'à voir les nouvelles gares qui ont été construites, il fallait voir les distances qu'il y avait.

On a un secteur qui a été arrêté, donc il y a une logique de desserte plus importante qui est bien reconnue. Il ne faut quand même pas oublier qu'il y a des éléments dont on a dit qu'ils seraient peut-être traités sur des éléments de proposition commerciale (on parlait de Cannes-ouest ou d'autres éléments), mais l'on parle quand même d'une ligne nouvelle LGV qui doit garder des caractéristiques de GV à terme.

Fabien PASTOUR – Oui.

Brigitte GOURMANEL – Le but du jeu, il me semble, quand même, c'est d'essayer de remplir les trains.

Fabien PASTOUR – Oui, mais les deux ne sont pas incompatibles. Il faut avoir les deux éléments en tête.

Brigitte GOURMANEL – Aéroport suffira à remplir les trains, alors.

Fabien PASTOUR – Non.

Brigitte GOURMANEL – Nous sommes bien d'accord.

Fabien PASTOUR – Il y a un train sur deux qui va s'arrêter à ouest Alpes-Maritimes, tout à fait.

Brigitte GOURMANEL – A Cannes.

Fabien PASTOUR – A la gare ouest Alpes-Maritimes, qui est dans l'axe entre Cannes et Grasse. Il y aura aussi des trains qui passeront par Cannes, par la ligne classique.

Brigitte GOURMANEL – Ce n'est pas de la LGV, ça.

Fabien PASTOUR – Non, il y a de la ligne classique et de la ligne nouvelle.

La relation entre coût, vitesse et maillage. Comme on l'a dit la dernière fois, dans les Alpes-Maritimes, on aura à peu près 80 % du tracé qui seront en tunnel. Donc là aussi, on peut intégrer la composante « tunnel » à notre équation réfléchir à : comment un tunnel peut être impacté par des changements de vitesse ? Là, il faut reprendre la discussion que nous avons eue la dernière fois, sur la différence entre monotube (donc, on fait passer tous les trains, les deux voies dans un même tube) et bitube (un tube dédié par sens).

Quand on regarde la conception d'un tunnel monotube, plus la vitesse à laquelle on veut aller est importante, plus le coût est important pour le tunnel parce que sa section est d'autant plus grande. La contrainte d'avoir un tunnel en bitube, c'est-à-dire une longueur de tunnel assez importante, ce qui va être très souvent le cas chez nous, pour un bitube, la vitesse de passage à l'intérieur ne change pas grand-chose en termes de section. Donc cela, je l'ai rajouté à l'abaque qui va vous montrer quelque chose d'assez simple. On a des plages de vitesse auxquelles on peut penser pour de la grande vitesse. La grande vitesse serait plutôt là. Là, c'est de la vitesse en dessous de la grande vitesse. La grande vitesse, en France, c'est 250 kilomètres par heure. Donc, par exemple, pour un tube bitube, que je sois à 220 kilomètres par heure ou à 300, j'ai toujours la

même section de tube, j'ai deux tubes de 75 mètres carrés de section à prendre en compte. Cela, c'était juste pour dire que la vitesse ne change pas grand-chose sur un tube.

Par contre, la vitesse sur un tunnel ou même sur un tracé de voie classique en surface, ça change parce que les rayons de courbure des virages ne sont pas du tout les mêmes. Plus je vais vite, plus le rayon est grand, c'est-à-dire que plus il faut que le virage soit doux pour qu'il soit pris tranquillement par le train. Cela a une influence sur le tracé, cela peut rallonger les tracés plus on va vite. Et puis, il y a une autre contrainte : plus on va vite, plus les pentes admissibles sont faibles. Cela veut dire qu'il faut 1 000 mètres pour monter de 22 mètres et dans ce cas-là, il faut 1 000 mètres pour monter de 35 mètres. Donc, on peut aussi prendre cette donnée-là dans l'équation pour réduire les coûts du projet tout en conservant des vitesses de parcours qui permettent de tenir les quatre heures entre Nice et Paris. Les quatre heures entre Nice et Paris, c'est une constante : on ne doit pas déroger à cela. Soit on fait quatre heures, soit on fait moins, mais on ne fait pas plus.

Donc, l'équation, plus on y pense et plus on se dit que plus on réduit la vitesse, plus la géométrie est flexible. Il faut s'adapter aux contraintes, on peut passer à côté des obstacles, cela peut être intéressant pour réduire les coûts. Le problème, c'est qu'on va perdre du temps et qu'on ne va pas respecter notre objectif. Mais dans certaines parties du trajet, on peut le prendre en compte pour éventuellement éviter de dépenser trop d'argent et favoriser une arrivée au bon endroit, là où on veut.

Nous, dans notre réflexion, actuellement, c'est la seule LGV en France dans laquelle on ne part pas d'une contrainte de vitesse. En France, le réseau de LGV, que ce soit LGV Med, celle qui est descendue de Paris jusqu'à Lyon, la première, ils avaient des exigences simples : telle vitesse, point barre. Vous deviez aller de Lyon à Paris à telle vitesse et vous vous débrouillez pour le faire.

Nous, nous avons une contrainte un peu différente, c'est qu'il faut faire Nice-Paris en quatre heures sachant qu'entre Paris et Marseille, on connaît la vitesse de la ligne (elle existe). Donc, il faut qu'on se débrouille pour qu'entre Marseille et Nice, les vitesses de tracé qu'on choisit soient compatibles avec ce scénario-là. Et cela nous permet de moduler et de réduire les coûts et de s'adapter à certaines contraintes. Donc, on optimise. On a demandé aux bureaux d'études, les trois bureaux d'études qui ont été retenus, d'optimiser la notion de vitesse maximale atteignable et le coût de l'infrastructure en gardant un temps de parcours compatible avec les quatre heures. Donc, vous dire exactement la vitesse à laquelle on va passer sur tel tronçon, aujourd'hui, j'en suis incapable. Je n'ai pas les éléments.

Mais clairement, on prend en compte le fait que dans certaines zones, on a une gare d'arrêt général où tout le monde doit s'arrêter. Donc, on va profiter de cette gare d'arrêt général pour réduire la vitesse à cet endroit, dans les deux minutes dans lesquelles le train va freiner, pour pouvoir s'insérer plus facilement dans l'environnement et gagner de l'argent là-dessus. Après, il y a des gares filantes, les gares filantes, suivant comment est la gare, elles seront filantes à grande vitesse (270 kilomètres par heure, 300 kilomètres par heure) ou elles peuvent être filantes à 200 kilomètres par heure ou à 150 si elles sont filantes sans avoir des voies dédiées, c'est-à-dire qu'on a une gare filante avec des voies où il y a des gens sur les quais et où on est obligés de ralentir encore un peu plus.

A ce jour, nous n'avons pas les éléments pour répondre complètement. Il y a cela. Je peux vous donner des éléments sur comment on y réfléchit. Je vous donnerai l'abaque que vous souhaitez pour avoir des coûts moyens de ligne nouvelle à 200, 250 ou 270 kilomètres par heure, voire 300, pour avoir des informations mais il faudra après transposer cela sur notre territoire, qui est un peu différent.

2.2 PRESENTATION DES COÛTS COMPARATIFS ENTRE UNE LIGNE GRANDE VITESSE ET UNE LIGNE MIXTE FRET/VOYAGEURS

Une ligne mixte, je le rappelle, c'est une ligne qui permet de faire circuler les trains de voyageurs et les trains de fret. Les trains fret, cela peut être des trains classiques avec n'importe quel type de matériaux, ou des trains fret avec des matières dangereuses, donc c'est encore une contrainte supplémentaire. Comme je vous l'ai dit la dernière fois, je le rappelle, le coût d'une ligne mixte par rapport à une LGV, la ligne mixte, elle a des contraintes géographiques qui sont plus compliquées à prendre en compte parce que le matériel n'est pas le même et il ne peut pas passer dans les mêmes conditions au même endroit. Il y a, pour prendre en compte le fait qu'on passe dans un tunnel avec des matériaux qui peuvent être inflammables et autres, même s'ils ne sont pas dangereux, des ajouts de dispositifs de sécurité sur tous les tunnels. On va avoir dans les Alpes-Maritimes 80 % de tunnels sur des sections longues. Or dans des sections longues, on ne peut pas faire croiser un train de marchandises avec un train de passagers dans un tunnel. Donc, cela veut dire que soit on fait un tunnel monotube et il y a un train qui attend que l'autre train soit sorti du tunnel, soit on fait deux tubes et là, les trains peuvent circuler chacun dans leur tunnel indépendamment l'un de l'autre. Donc, cela, c'est à prendre en compte aussi dans le coût de l'infrastructure.

Dans les tableaux, imaginons une LGV dans laquelle on est à 35 pour mille, 35 mètres tous les 1 000 mètres, c'est-à-dire que nous sommes dans la plage de vitesse entre 220 et 230 à 240 kilomètres par heure. Donc, on a une déclivité de 35 pour mille. La ligne mixte, donc la ligne sur laquelle il y a du fret, elle, elle a une déclivité de 12,5 pour mille. C'est-à-dire que tous les 1 000 mètres, je ne peux monter que de 12,5 mètres. Ce qui veut dire que si un tunnel monte et descend, il va être beaucoup plus long pour monter ou descendre qu'un tunnel classique. Donc, il sera beaucoup plus cher parce qu'il sera beaucoup plus long. Si en plus je rajoute des matières dangereuses, je modifie ma conception de tunnel. Je serai obligé d'avoir des têtes de tunnel beaucoup plus importantes pour permettre des accès des pompiers et autres. Je suis obligé d'avoir des tunnels avec des éléments de sécurité et des tailles de tunnel en diamètre plus importantes. Les viaducs, quant à eux, ne peuvent plus être conçus de la même manière : il faut des viaducs plus larges. La section de tunnel, vu que je rajoute des systèmes de ventilation et de désenfumage, pour de la ligne mixte, j'ai des sections plus grosses. J'ai le même système pour la ligne mixte avec les matières dangereuses : l'augmente la taille de l'excavation et donc le diamètre de mon tunnel.

Pour les lignes à grande vitesse, je peux faire du tunnel monotube ou bitube selon la longueur, je vous l'ai expliqué la dernière fois. En dessous d'un kilomètre, on va sans doute être en monotube. Entre un et deux kilomètres, on se pose la question entre le monotube ou le bitube. Au dessus de deux kilomètres, on est généralement en bitube. La ligne mixte, on peut être en monotube ou en bitube tant qu'il n'y a pas de matières dangereuses parce que si on a des longueurs compatibles avec des attentes de train, ça peut se faire. Mais on risque d'être beaucoup plus en bitube du fait de l'allongement des tunnels. Dès qu'on a des matières dangereuses, on est obligés de passer en bitube. Cela signifie que si on a des matières dangereuses, tous les tunnels inférieurs à 5 kilomètres, ce sont des tunnels bitube, ce qui fera exploser le coût des tunnels d'au moins 20 à 30 %.

J'ai demandé, chez nous, d'avoir un retour d'expérience sur une ligne récente, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui sera mise en service en 2015 ou 2016. Là, ils ont de +30 % à +100 % de coût d'infrastructure liés au fait qu'ils prennent en compte des trains fret. Sur cette ligne nouvelle, ils prennent en compte le trafic fret qui va de l'Espagne vers la France. Cela représente combien de trains, Julien ?

Julien CHASSAGNE – Une centaine.

Fabien PASTOUR – Donc, cela fait une centaine de trains complets, des trains assez longs, et surtout très lourds, qui utilisent ces voies. Donc, cela a un sens de devenir une ligne mixte. Si on fait la projection sur ce qu'on a, nous, dans les Alpes-Maritimes, en termes de trains de fret, à ce jour on a six trains de fret par jour. Même si on double ou on triple le nombre des trains de fret dans les Alpes-Maritimes, mettre 30 à 40 % de plus de coût de l'infrastructure pour avoir une ligne nouvelle qui soit mixte, c'est assez dur à justifier et à financer.

Brigitte GOURMANEL – On a un besoin de transfert du fret routier sur le rail, qui est aussi l'une des raisons du besoin d'une ligne nouvelle.

Fabien PASTOUR – On va en parler : Julien va faire une intervention spécifique là dessus. Julien, je te laisse la parole. Tu vas nous présenter ce qui a été dit au groupe de travail thématique fret.

Julien CHASSAGNE – Le groupe de travail thématique FRET a été mis en place dans le cadre de la concertation. Il y aura quatre réunions pour répondre à cette question parce qu'il y a un constat partagé au niveau de tous les acteurs, que ce soit associations ou collectivités, sur le fait qu'il y a d'abord une nécessité de proposer une alternative performante à la route. Parce qu'il faut limiter le transit fret sur l'A8, c'est vraiment le problème principal, ce trafic de transit dont on va dire deux mots juste après. Et le fait que l'infrastructure actuelle, l'existante, n'offre pas assez de sillons aujourd'hui. Donc, il faut développer d'une façon ou d'une autre, soit en le mettant sur la ligne nouvelle, soit sur la ligne actuelle, le nombre de sillons qu'on peut proposer aux entreprises qui transportent des marchandises par la voie ferrée. Cela, c'est le constat partagé par tout le monde : personne ne le remet en cause. Après, la question, c'est : comment on fait ? Parce que le fait de tout mettre sur la ligne mixte ou de créer une ligne mixte, cela a un coût énorme. Donc, il faut voir si c'est pertinent en fonction des enjeux qu'on a sur le territoire. Donc, je vais dire quelques mots par rapport à cela.

Tout d'abord, au niveau du trafic de transit, sur l'A8, on représente le trafic tous véhicules. Au niveau des comptages, on voit qu'on a une section qui est très fortement congestionnée de Nice à Cannes. Et après, la congestion diminue au fur et à mesure qu'on va en Italie. Et si on va au poste-frontière à Menton, on a effectivement 20 % de poids lourds, ce qui est très important parce qu'un poids-lourd, c'est quasiment équivalent en termes de gêne à la circulation à trois véhicules personnels. Ce qui fait qu'en termes de gêne à la frontière, les PL gênent quasiment autant que les voitures. Cela, c'est ce que je disais précédemment : il y a vraiment un besoin d'essayer de faire basculer ce transit fret sur le ferroviaire.

Serge JOVER – Quand vous parlez de 7 %, c'est par rapport à 116 000 véhicules ? Je prends un exemple. Et quand vous parlez de Monaco, c'est 21 % par rapport à 23 000 ?

Julien CHASSAGNE – Exactement. En fait, on voit qu'on a à peu près 7 000 poids lourds qui traversent les Alpes-Maritimes et comme c'est assez régulier, c'est du trafic de transit, ce n'est pas du trafic de courte distance.

Serge JOVER – Ce que je veux dire, c'est qu'il y a beaucoup plus de poids-lourds sur le secteur d'Antibes, bien que le pourcentage soit plus faible.

Julien CHASSAGNE – Sur le secteur d'Antibes, on aura le trafic de transit plus un peu de trafic de courte distance, par exemple du type matériaux de construction etc. A savoir que le trafic de courte distance, on aura énormément de mal à le faire basculer sur le ferroviaire. Par contre, c'est vraiment le trafic de transit qu'on retrouve à Menton qui, lui, va être basculable sur le ferroviaire parce qu'il est sur de plus longues distances.

Serge JOVER – Ce que je veux dire, c'est que votre chiffre en pourcentage ne reflète pas totalement la réalité. Parce qu'on voit le chiffre qui est plus faible, mais qu'en réalité, il y a plus de poids lourds. C'est une réflexion qui me paraît importante.

Guy MULLER – Il faudra le préciser.

Julien CHASSAGNE – On pourra indiquer, effectivement, ce que cela représente en volume. Ce que cela montre aussi, c'est que sur cette section, la congestion est due en grande partie aux véhicules personnels. C'est à dire qu'il faut aussi travailler à essayer de limiter le nombre de voitures qui circulent sur cette section, tout comme on travaillera à faire basculer le fret sur le ferroviaire.

Serge JOVER – Il faut ajouter la quantité réelle de poids-lourds.

Julien CHASSAGNE – Nous le ferons, il n'y a pas de problème.

Brigitte GOURMANEL – Il ne faut pas oublier qu'il y a du transport de matières dangereuses non seulement sur le rail mais aussi sur la route.

Julien CHASSAGNE – Les matières dangereuses, j'en dirai peut-être deux mots. Nous allons prendre la question ou la remarque de Guy MULLER.

Guy MULLER – J'ai deux remarques. La première : puisqu'on est dans la thématique fret ferroviaire ou autre, et sur la longue distance, ce qui est important, c'est de savoir le nombre de camions qui circulent sur nos autoroutes, effectivement, mais qui vont sur une longue distance, puisque ceux qui cabotent sur place pour caboter des agglomérations, on n'aura pas de solution et il n'y en a pas. Ce qui est important, c'est de bien indiquer que depuis Menton, il y a un camion sur deux qui va sur la péninsule ibérique. C'est cela, la part de marché qui est importante. Tout le reste, je dirais que c'est un peu anecdotique.

Le deuxième point, c'est que quand on parle de report modal, puisque c'est l'objectif, de retirer des camions pour les mettre ailleurs, il y a le fret ferroviaire qui est une possibilité mais il y en a une autre : c'est le bateau. Donc, il y a une discussion sur les autoroutes de la mer, comme on les appelle, qui sont au programme. Il faut à mon avis de toute façon, même s'il y a aujourd'hui un trafic important entre Gênes et Barcelone, il faut quand même indiquer que c'est une piste importante, voire qui serait dans l'absolu prioritaire puisque le fer, on s'en doute bien, ne pourra pas forcément répondre à tout. Donc, en termes de mode, il ne faut pas parler seulement de la route vers le fer mais il y a un autre mode qui est important, qui doit être pris en compte de toute façon et qui n'est pas cité là.

Julien CHASSAGNE – Effectivement, je vais en parler juste après.

Brigitte GOURMANEL – Je voudrais ajouter là dessus qu'on a quand même, avec les études du Port autonome de Marseille, on s'est rendu compte que les deux modes de transport de marchandises rail et bateau ne sont pas concurrentiels : ils sont complémentaires. Donc, on a un report possible du camion vers le bateau ou vers le rail mais bateau et rail ne sont pas concurrentiels. Donc, cela ne nous intéresse pas. Ce qui va sur le bateau n'ira pas, de toute façon, sur le rail. C'est complémentaire. Et on a quand même un énorme besoin de transfert sur le rail et il faut absolument qu'on en tienne compte.

Julien CHASSAGNE – Pour résumer un peu toutes ces remarques, juste, je réponds aux deux remarques. En fait, ce transit, où est-ce qu'on peut le basculer ? C'est indiqué sur cette diapositive. On a du transit vers l'Italie du nord et vers le reste de l'Europe. Ce transit, il aura plutôt tendance à basculer sur l'itinéraire Marseille-Italie via Modane. Parce que c'est un itinéraire fret qui est très important, qui est très fort avec notamment la rive droite du Rhône qui est dédiée au fret, et c'est aussi un avantage pour les entreprises fret. C'est-à-dire que nous avons fait des entretiens avec fret SNCF et eux nous ont dit que ce qui est important, c'est d'avoir une infrastructure pas chère (ce qui est le cas puisque c'est une ligne classique), une infrastructure disponible (c'est aussi le cas parce qu'il y a beaucoup de sillons) et des flux massifiés. Et en fait, on a un très gros flux qui va de l'Espagne, qui remonte, qui passe par Marseille et qui soit va vers le nord de la France, soit va vers l'Italie. Donc, eux, ils ont vraiment intérêt à massifier les flux sur un même itinéraire. Donc, c'est pour cela qu'aujourd'hui, l'Etat français investit énormément sur cet itinéraire qui part de

Marseille, qui va aller en 2014 à Valence, parce qu'en fait il y a le sillon alpin sud qui est en train d'être développé, et qui après passe par Modane.

Il faut savoir qu'actuellement, nous sommes dans la pire des situations au niveau du fret parce que sur la ligne actuelle PACA, il y a énormément de travaux donc il y a peu de sillons disponibles. Et effectivement, les entreprises ferroviaires qui font du fret que nous avons rencontrées nous ont dit qu'elles pourraient développer le fret mais est difficile d'avoir des sillons et qu'il y a un manque de disponibilités à cause des plages travaux. Donc, cela, en 2015, cela ira beaucoup mieux parce qu'en 2015, il y aura la troisième voie au niveau de Marseille-Aubagne et au niveau d'Antibes-Cannes. Et puis, sur l'itinéraire via le tunnel de Modane, il y a des travaux de mise au gabarit qui ont été réalisés sur le tunnel pour faire passer des conteneurs plus hauts et cela, cela a énormément perturbé les circulations, donc c'est un gros problème. Donc, là, nous sommes dans une situation effectivement assez problématique pour le fret ferroviaire mais il faut voir que déjà, en 2015, il y aura un saut qualitatif.

Je reprends les explications. On en a une partie, 50 %, qui vont partir sur des itinéraires via Modane. Ensuite, il y a du transit vers l'Italie du centre et du sud dont une partie peut basculer sur ce qu'on appelle du *short sea*, ce sont des bateaux, par exemple entre Barcelone et Gênes. Par rapport à la remarque que vous avez faite, effectivement, les deux modes sont peu concurrentiels, je dirais, actuellement. Parce que le *short sea*, c'est un modèle à développer. Il y a aussi des solutions qu'il faut essayer d'imaginer parce que c'est très difficile à subventionner. Parce qu'en fait, le fret ferroviaire, on le subventionne énormément. C'est-à-dire qu'à chaque fois qu'un train de fret circule sur le réseau ferroviaire de RFF, il est subventionné. Sauf que subventionner un bateau, c'est beaucoup plus compliqué pour des questions de concurrence. Donc, là, il y a aussi des réflexions qui sont en cours. Cela fait partie du groupe de travail fret d'essayer de voir, aussi, ce qui peut basculer là-dessus.

Et puis, sinon, il y a des trafics PACA/Italie du nord et PACA/Italie du sud où là, il faut voir si on les fait passer sur la ligne existante ou sur la ligne nouvelle. Donc, tout cela, c'est un avant-goût de la réflexion que nous allons mener dans le groupe de travail fret et logistique dont l'objectif, à terme, est d'arriver avec des propositions pour compléter le système global ferroviaire que nous sommes en train de mettre en place. C'est-à-dire que dans le système global ferroviaire, il y a une ligne nouvelle, une amélioration des TER et il faut voir aussi sur la partie fret ce qu'on peut faire et ce qu'on peut proposer de façon pertinente.

Jean-Claude FROMENT – Vous avez en partie répondu à ma question. Je voulais vous poser la question suivante : quel est votre retour d'expérience du report du fret routier vers le rail sur l'axe nord-sud ?

Julien CHASSAGNE – Je n'ai pas de chiffre. Je pourrai vous en apporter. Mais on sait qu'en gros, sur un itinéraire port de Marseille-au niveau de Paris, on a une très bonne part de report fret ferroviaire parce que c'est un itinéraire, comme je vous l'ai dit, qui est massifié, disponible et pas cher. C'est quelque chose qui marche bien et le Port (nous sommes aussi allés les rencontrer) souhaite vraiment développer cet axe. Lui, il voit son développement vers Lyon, vers la Bourgogne, vers Midi-Pyrénées et vers l'Île-de-France.

Jean-Claude FROMENT – Quand on parle de fret, on ne parle pas de ferroutage ou de plateformes.

Julien CHASSAGNE – Quand on parle de fret, cela peut être des camions qui sont sur des trains, donc, cela, c'est du transport combiné. Cela peut être du ferroutage, donc les autoroutes ferroviaires qui sont aussi en train de se développer et cela peut être, sinon, des wagons classiques. Il y a vraiment tous les cas qui sont étudiés actuellement.

Cela, c'est ce qui se passe au niveau de Vintimille. Il y a 80 % de VL et les autres, on en a parlé juste avant.

Les éléments de prospective, cela reprend ce que j'ai dit, il y a énormément d'investissements sur l'axe Marseille-Italie via Modane. Donc, normalement, à l'horizon 2014-2015, ils seront terminés et permettront d'avoir un axe beaucoup plus performant qu'aujourd'hui. Il faut aussi savoir que le fret, en Italie, va beaucoup en Italie du Nord et pour la partie qui va en Italie du nord, va essentiellement vers le Piémont et la Lombardie. Et cela, c'est surtout pour le fret ferroviaire parce qu'en fait, le fret ferroviaire transporte principalement des marchandises très lourdes, et les industries lourdes sont vraiment dans le nord de l'Italie, donc dans le Piémont et en Lombardie plus qu'en Ligurie. Ce que je disais aussi, c'est qu'il y aura une augmentation du nombre de sillons disponibles sur la ligne existante au niveau de PACA.

Il faudra voir, avec le projet LGV PACA, le nombre de sillons qu'on pourra dégager et s'ils répondent aux besoins. C'est-à-dire : quels besoins voyons-nous à l'horizon 2023, 2040 ? Est-ce qu'on pourra tout faire passer par la ligne existante ou est-ce qu'on aura besoin d'une ligne nouvelle mixte ? Cela fait partie des discussions.

Je voulais dire deux mots sur les matières dangereuses. Vous savez qu'il y a un discours qui dit que les matières dangereuses, il faut les mettre en tunnel, créer une ligne mixte en tunnel et on fait passer ces matières dangereuses. Je voudrais tempérer ce discours sachant que dans le groupe de travail fret, nous étudierons cela en détail. Le premier point, c'est que les matières dangereuses, ce sont des volumes qui sont assez faibles. Donc, c'est très peu de trains. Le deuxième point, c'est quelque chose qu'on oublie assez fréquemment, c'est que quand il y a un wagon de matières dangereuses (par exemple un wagon de chimie ou un wagon d'engrais) qui explose, tous les wagons explosent. Donc, après, c'est catastrophique. C'est ce qui s'est passé en Italie ou en Pologne. Après, il y a tout à refaire, ce sont des travaux gigantesques. Et si par malheur cela explose dans un tunnel, c'est la catastrophe. C'est ce qui s'est passé au niveau du Lochberg : l'Etat suisse a investi des milliards pour avoir un tunnel qui le relie à l'Italie. Il y a un train – ce n'était même pas un train de matières dangereuses, c'était un train de fret qui a pris feu. Le tunnel, après, est resté indisponible pendant plusieurs années. C'est ce qu'on a vu aussi au niveau du tunnel du Mont-Blanc.

Donc, le fait de passer des matières dangereuses dans un tunnel, cela a un coût très important et au niveau de l'infrastructure, c'est un risque énorme.

Brigitte GOURMANEL – Et en surface, le coût humain n'est pas énorme ?

Julien CHASSAGNE – En surface, c'est pour cela que ce n'est pas évident que le transport de matières dangereuses, ce soit intéressant de le faire par le fer. C'est aussi intéressant de le faire passer par camions parce que comme cela, on a de plus petites unités. Ce sont des camions qui prennent l'autoroute, donc, qui contournent les villes.

Brigitte GOURMANEL – Ils ne contournent pas chez nous : ils passent en plein centre.

Julien CHASSAGNE – Avec des risques moindres, c'est aussi cela qu'il faut voir.

Brigitte GOURMANEL – Le site de Réseau Ferré de France fait quand même, une spécialité, justement, de la sécurité du transport de matières dangereuses. C'est la première chose que j'ai vue. C'est une excellence.

Julien CHASSAGNE – Je ne dis pas le contraire. Je veux juste moduler le discours et dire que le transport de matières dangereuses dans les tunnels, il y a des points pour et des points contre. Nous allons étudier cela en détail dans le groupe de travail fret. Mais la question qu'on peut se poser, c'est : mettre 5 milliards d'euros sur une ligne nouvelle mixte (c'est à peu près le surcoût : si ce n'est pas 5, ce sera 3, ou 2, ou 8), quand on parle de milliards d'euros, pour ce qui sera peut-être un train de matières dangereuses par semaine ou par jour, c'est un niveau d'échelle qui est énorme.

Brigitte GOURMANEL – Et combien de camions ?

Julien CHASSAGNE – Et si c'est un train par jour ou par semaine, c'est peu de camions. Ce n'est pas cela qui fait le gros des volumes. C'est aussi cela qu'il faut voir. Il y a un point qui est très important au niveau des camions, c'est que si on enlève le point particulier de Vintimille, 50 % des camions font des trajets courts qui ne sont pas reportables sur le ferroviaire. Donc, il y aura toujours un trafic de camions qu'on ne pourra pas reporter.

Brigitte GOURMANEL – On a les camions espagnols, les camions espagnols de matières dangereuses, qui passent par chez nous. Ceux-là, ils sont transférables sur le rail.

Julien CHASSAGNE – Sur cela, je suis entièrement d'accord. C'est ce qu'on disait et c'est pour cela qu'il faut proposer des solutions soit par bateau, soit sur la ligne existante. Avec le projet qui est mis en place, on va libérer énormément de sillons en heures creuses sur lesquels on pourra faire passer des trains de fret.

Brigitte GOURMANEL – Vous avez vu où passe sur la ligne existante, c'est-à-dire au cœur des 95 % de la population du département.

Julien CHASSAGNE – Donc, là, on revient sur la discussion des matières dangereuses. Tout cela sera étudié en détail.

Christiane COUSINIE – Même si elles ne sont pas dangereuses, cela fait du bruit, la nuit. En heures creuses, on commence à les entendre, la nuit.

Brigitte GOURMANEL – Et puis il y a les risques.

Julien CHASSAGNE – J'ai parlé d'heures creuses, pas de la nuit. Les heures creuses, c'est entre 10 heures et 14 heures, pratiquement.

Pascal MARQUES – Les déchets nucléaires sont-ils inclus dans les matières dangereuses ou est-ce quelque chose à voir à part ?

Julien CHASSAGNE – C'est une question très, très technique, à laquelle je n'ai pas la réponse. Je pourrai la rechercher.

Pascal MARQUES – Parce que là, des risques, il y en a.

Julien CHASSAGNE – Mais par rapport à tout ce discours, je pose un peu le problème du fret. Je n'apporte pas les réponses, pour l'instant. On va les apporter dans le cadre du groupe de travail fret. On pourra en rediscuter lors des prochains groupes de travail. Là, pour l'instant, aucune solution n'est arrêtée. On travaille avec l'ensemble des groupes de travail à voir ce qu'on met en place, comme système de fret ferroviaire, pour répondre aux besoins actuels et futurs.

Fabien PASTOUR – C'est un groupe de travail qui a été demandé au comité territorial 06 par le GIR Maralpin, auquel M. MOLINARI, du GIR, participe. Julien a fait un retour. Il a fait un peu un constat de la situation actuelle sur certains éléments des transits. Il est vrai qu'il est dommage de s'arrêter à ce constat, de se dire, OK, la situation actuelle est aussi liée, peut-être, au fait que l'offre fret n'est pas géniale. Et de ce fait, l'offre fret n'étant pas géniale, il n'y a pas beaucoup de trains fret qui circulent. Dans le groupe de travail fret, j'ai vu la présentation qui a été faite, cela m'intéressait. Il y a dedans une diapositive, j'aurais peut-être dû l'intégrer dans cette présentation, elle dit en gros : imaginons tout ce qu'on pourrait mettre sur le rail dans les Alpes-Maritimes pour voir le nombre de trains que cela représente. Ce nombre de trains peut-il justifier à lui seul le besoin d'une ligne nouvelle ou mixte ?

Cette réflexion-là, elle est aussi prospective dans le sens où on va regarder ce qui pourrait, dans le cadre idéal d'une offre fret pléthorique, vraiment être reporté sur le rail et si cela pourrait permettre de justifier l'installation. Donc, cela fera partie des réflexions du groupe de travail. Il ne s'arrête pas à un constat : il va aussi regarder, d'une manière prospective, ce qui doit aller plus loin.

Bernard LEVERE – Pourriez-vous nous communiquer les éléments concernant les investissements qui sont consacrés à l'axe Marseille/Italie via Modane, ainsi que des éléments de prospective des résultats qui en sont attendus sur le fret ?

Laurence GONTARD – Le groupe souhaite un rendu du groupe de travail thématique fret. On peut peut-être le planifier à la dernière session.

Julien CHASSAGNE – Le fret, c'est la question qu'on me pose le plus souvent. On parle beaucoup plus de fret que de trafic voyageurs. Pour répondre directement à la question, nous allons mettre les éléments du groupe de travail fret sur le site de la LGV PACA. Il y aura tout un ensemble d'études, les présentations que nous avons faites, les comptes-rendus de réunions ; tout sera disponible à tout le monde, pas seulement au groupe de travail fret, puisque cela fait partie de la concertation. Tout le monde ne peut pas participer aux groupes de travail mais il est intéressant d'en avoir les conclusions. Lors d'un prochain groupe de travail, peut-être le dernier ou l'avant dernier, nous pourrions peut-être présenter ces éléments de prospective fret et les investissements qui vont être faits sur le réseau existants – les coûts par site actuel.

Fabien PASTOUR – Tous les groupes de travail thématiques qui sont créés au sein de la concertation de la LGV ne sont pas des groupes indépendants au sens où ils travailleraient tous seuls sur une thématique. Ils sont là pour éclairer nos groupes de travail géographiques. C'est à eux de nous apporter des éléments de réflexion pour qu'on les partage dans les groupes de travail géographiques. Les groupes de travail géographiques sont le cœur de la réflexion sur la concertation, que ce soit sur le fret, sur les gares etc.. C'est pour cela qu'on vous essaie de vous apporter des éléments sur ce qui a été dit, même si le groupe de travail s'est réuni quelques jours avant.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – J'ai vu tout à l'heure que vous vous étiez intéressés, dans ce groupe de travail, au bruit. Je pense qu'il faut regarder cela sous l'aspect de la nuisance, c'est-à-dire que vous avez le bruit, mais aussi quelque chose qu'on oublie systématiquement depuis des années : ce sont les vibrations. Or les vibrations, en fret, sont énormes. Il y a déjà un problème potentiel qui a été posé à Cagnes-sur-Mer avec des structures de béton banché qui sont victimes de périodes vibrations. Vous connaissez sûrement le dossier, il est connu de RFF. Je ne voudrais pas qu'on oublie les vibrations. Le fret, actuellement, ce sont des convois très longs, très lourds, et que vous envisagez de faire passer à une certaine vitesse. Et la vitesse, dans ce cas, est prépondérante. On l'a vu à Cagnes sur-Mer : des convois lourds, longs, qui passent à moins de 80 kilomètres par heure, cela, on l'a vu, grâce aux travaux que vous avez faits, cela ne pose pas de problème de vibration. Mais vous les faites passer plus vite que 80 kilomètres par heure, c'est terrible, vous avez l'abat-jour qui bouge de quatre ou cinq centimètres à un troisième étage d'immeuble.

Fabien PASTOUR – Juste pour partager des éléments avec vous, lorsque nous avons fait des études complémentaires, de manière générale, il y a des groupes thématiques qui ont discuté d'environnement et d'autres sujets mais en particulier d'environnement. Il y a une fiche thématique qu'on peut vous transmettre mais que vous pourrez retrouver dans la synthèse des études complémentaires. Dans cette synthèse, il y a une fiche sur le bruit. Clairement, on explique les règles de gestion du bruit, la prise en compte des normes et des nouvelles circulations sur le réseau. Et puis, il y a un encadré spécial sur la prise en compte des vibrations. Parce qu'il a été clairement écrit par les acteurs qui nous ont aidés à écrire ces fiches, acteurs associatifs et du monde socioéconomique, que la prise en compte du problème vibratoire était à faire. Parce que si on ne regarde que la norme du bruit, la vibration est oubliée.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Exactement.

Fabien PASTOUR – Donc, ces fiches existent et c'est l'engagement que RFF doit respecter dans le cadre de la législation.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – D'autant plus que vous avez un bon argumentaire : il n'y a pas de norme. Il ne faut quand même pas se masquer la face. Les constructions qui ont eu lieu bien avant vous, on sait que cela ne pose pas de problème mais celles qui ont eu lieu avant la création de la nouvelle loi, elles aussi ont le droit à la parole sur le plan légal. Et là, les vibrations entrent en ligne de compte. C'est très juridique mais puisqu'on se lance dans quelque chose, essayons de ne pas oublier quoi que ce soit.

Fabien PASTOUR – Tout à fait. Après, il y a l'aspect du bruit, comme le disait Julien, le fait d'avoir une nouvelle infrastructure dense permettant plus de circulations, le fret, on peut le faire passer la journée afin d'éviter les trains la nuit ou de les éviter. Parce que naturellement, le fret, c'est la nuit.

Julien CHASSAGNE – Un dernier tout petit mot par rapport aux vibrations et aux matières dangereuses. C'est aussi pour cela qu'il est intéressant, au niveau du fret, de massifier les flux sur un seul itinéraire. Comme cela, on traite tous les problèmes sur un seul itinéraire. C'est vrai que l'itinéraire massifié, aujourd'hui et encore demain, c'est vraiment le Marseille/Italie via Modane. C'est un peu dans cet objectif que travaille l'Etat. Donc, nous, en suivant les réflexions de l'Etat, l'axe, nous le voyons ici.

Fabien PASTOUR – ITE, c'est quoi ?

Julien CHASSAGNE – Installations de terminal embranché. C'est le raccordement des entreprises au réseau.

Brigitte GOURMANEL – Cela peut-il permettre à tout le fret qui arrive à Vintimille d'être incité à partir sur le rail en passant par Modane ? Sachant que notre autoroute, c'est la moins onéreuse, la plus intéressante pour les transporteurs et celle qui fatigue le moins les camions. Donc, nous, nous avons besoin de mesures incitatives (mais les transporteurs routiers ne vont pas être d'accord avec moi) pour que le fret soit transféré sur le rail, quitte à ce qu'il passe par Modane, à la limite, ce n'est pas notre problème. Mais nous avons besoin de mesures incitatives, donc, d'un projet qui puisse les décourager de continuer à passer par les autoroutes chez nous.

Julien CHASSAGNE – En tant que citoyens, nous sommes d'accord avec vous. C'est-à-dire qu'il y a une non-prise en compte ou une prise en compte insuffisante des externalités du fret. C'est très compliqué de dire cela mais en gros, un camion dans une ville ou sur une autoroute, cela apporte énormément de nuisances et pourtant, il n'y a personne qui les payent. Il y a juste les riverains qui les subissent. Il y a une eurotaxe PL qui est en train d'être mise en place, qui devrait être mise en place dans deux ou trois ans. C'est un premier pas, qui concernera toutes les autoroutes non concédées. On sent que cela avance petit à petit mais il y a un besoin au niveau politique.

Par contre, au niveau de RFF, nous ne pouvons pas répondre à cette question car ce n'est pas RFF qui pourra proposer une taxe des PL au niveau de la frontière à Vintimille. C'est un sujet très complexe parce qu'il y a des problématiques juridiques. Et puis, après, taxer tous les camions, ce n'est pas évident en termes économiques. Donc, c'est un sujet très complexe.

Brigitte GOURMANEL – Il faut que l'offre de services soit suffisamment incitative.

Julien CHASSAGNE – Oui. Je voulais dire un dernier mot par rapport aux vibrations et aux matières dangereuses, c'est qu'effectivement, au niveau des Alpes-Maritimes, il y a beaucoup de tunnels. Donc, on peut se dire que c'est une bonne idée de faire une ligne mixte où on ferait tout passer. Par contre, il y aura des sections qui ne seront pas en tunnel, notamment dans le Var. Cela repousse un peu tout le problème sur le Var. C'est-à-dire que si on prend un axe fret très fort le long de la LGV, au niveau de la LGV PACA, c'est-à-dire que toutes les sections qui ne seront pas en tunnel, les riverains alentour subiront énormément de nuisances.

Fabien PASTOUR – Pour ce qui est de cette taxe, vu que le compte-rendu de tout ce qu'on dit sera porté au bilan de la concertation, l'Etat sera au courant que vous souhaitez une taxe pour

mettre des camions sur les trains. RFF l'a demandé mais c'est un peu de parti pris car cela nous permettrait d'avoir plus de trains.

Brigitte GOURMANEL – On veut inciter, également, à l'usage du fret ferroviaire.

2.3 PRESENTATION DES INFRASTRUCTURES PRISE EN COMPTE DANS L'ÉVALUATION DES COÛTS DES GARES NOUVELLES

Fabien PASTOUR – Vous avez demandé des éléments sur tout ce qui est pris en compte dans l'évaluation des coûts des gares nouvelles. Chez RFF, on ne parle pratiquement plus de « gare », on parle de « pôle d'échange multimodal ». C'est pour cela que je parle tout le temps de PEM : c'est « pôle d'échange multimodal ». Parce qu'on ne conçoit plus de gare qui ne soit qu'une gare ferroviaire. Dans notre esprit, une gare ne peut pas être une gare où il n'y a que des trains. Il doit y avoir autre chose que des trains. Quand on va dans une gare ou un pôle d'échanges, il y a clairement toute la partie ferroviaire, tous les appareils de voie qui permettent de passer de une ou deux voies qui arrivent à la gare à x voies à quai. Les équipements ferroviaires, les quais, tout ce qui permet aux voyageurs d'aller sur les quais ou de traverser les voies. Vous avez tous les éléments de superstructure en cas de gare souterraine, donc tout ce qui serait au dessus des gares souterraines. Vous avez le bâtiment voyageurs où le voyageur va attendre son train, acheter ses billets. Cela peut être aussi un lieu où il y a des services autres, parce que maintenant, dans les gares, il y a autre chose que la simple vente de billets. C'est aussi le parvis de gare, comment on arrive dans cette gare, les accès aux quais, les parkings périphériques, les voies d'accès, cela peut être les gares routières qui vont dedans. Tous les moyens qui font que les gens arrivent à la gare sont, au niveau de cette gare, pris en compte.

Donc, les voies d'accès, certains échangeurs doivent être pris en compte. Ils ne sont pas inscrits en tant que tels dans notre prévision de coûts mais nous avons une réserve, une provision que nous mettons en place, qui est une estimation de ce que pourraient être les infrastructures routières autour d'une gare, permettant d'améliorer l'accès à cette gare. Elles sont prévues dans nos estimations de gare. Donc, quand on parle de pôle d'échange, dans notre estimation, c'est une estimation très large du coût de la gare et de tout ce qui doit permettre au voyageur de prendre facilement un train. J'ai tout dit. Est-ce que cela vous convient, comme réponse, sur ce qu'on conçoit dans un pôle d'échange, dans une gare ? La réponse se trouve sur une autre diapositive mais je ne sais pas si cela correspond exactement à votre question.

2.4 PRESENTATION DE LA METHODE DE CALCUL DES COÛTS ET DES MARGES D'INCERTITUDE

La méthode de calcul des coûts et des marges d'incertitude. La dernière fois, nous avons eu une question sur ce qu'étaient nos coûts et sur ce qu'il y avait dedans. Clairement, nous avons une estimation technique, c'est-à-dire qu'on a un kilomètre de tunnel. On sait qu'un kilomètre de tunnel, cela coûte tant d'euros. On multiplie par tant. On ajoute une somme à valoir. Donc, c'est un kilomètre de tunnel, *a priori*, on peut avoir 1,1 ou 1,2 kilomètre. Donc, on met une somme à valoir qui nous permettrait de couvrir ce petit delta, ces cinq, dix ou cent mètres de plus à faire. Et une petite somme à valoir sur les prix, c'est-à-dire qu'on va baser nos calculs sur des retours d'expérience de prix qu'on a, sur un modèle de prix qu'on a et puis, on peut prendre en compte certains retours d'expérience locaux sur de petits projets routiers ou autres, par exemple pour un tunnel, sur des prix qui ont constatés dans cette zone-là, qui permettent de compléter l'évaluation des coûts.

On intègre des provisions pour risques identifiés ou non identifiés : c'est tout ce qui peut survenir dans ce chantier particulier, dans cette zone particulière, qui pourrait avoir un impact négatif sur le coût de l'ouvrage. Donc, on intègre cela là-dedans. Là, on a un premier coût brut de l'ouvrage : ce

tunnel qui fait 5 kilomètres, on sait de manière brute, avec déjà des provisions pour risques intégrés, qu'il vaut à peu près 150 millions d'euros, imaginons que ce soit 150 millions d'euros.

On est donc dans une phase d'études très en amont. On va dire qu'on est dix ans, huit, sept ans avant les travaux. Et donc, pendant ces sept ou huit ans, il peut y avoir une évolution des normes, de nos connaissances géologiques, diverses évolutions de nos connaissances qui font que l'évaluation n'est plus à 150. Cela peut être à 170 ou à 130. Et donc, on considère que notre coût brut est à plus ou moins 15 %.

Comme on demande de l'argent public, et quand on commande de l'argent public à l'Etat et aux autres financeurs, il faut qu'ils prévoient l'enveloppe maximum car il est difficile pour eux de revenir derrière redemander des sous à leurs élus. Donc, ce chiffrage qui est à plus ou moins 15 %, on va le décaler vers le haut. On va dire qu'il est à zéro -30 %. Donc, on rajoute 15 %, mécaniquement, à ce chiffrage, pour qu'on passe zéro/-30 % et qu'on soit en coûts maximum et qu'au fur et à mesure, on ne fasse que converger, donc descendre vers des coûts finaux. Donc, ce zéro/-30 %, c'est un niveau d'études préliminaires. C'est le niveau qu'on avait pour présenter les scénarios au Comité de pilotage de juillet.

Plus on avance dans les études, plus cette marge d'incertitude est réduite. Donc, on va avancer, on va passer à une étape à zéro/-20 %, puis zéro/-10 % et après, du zéro puisqu'on aura les coûts finaux. Le but du jeu, c'est d'avoir une maîtrise de nos coûts et une maîtrise du besoin de financement du projet.

Les évaluations techniques des quantités brutes et prix unitaires de tunnels, de ponts, de voies et de surfaces, nous en avons parlé la dernière fois. Les sommes à valoir, cela peut représenter quelques pourcents. Les provisions pour risques, cela peut aller entre 0 et 25 %. Parfois, quand on a des zones où on peut identifier qu'il y a eu des désordres géologiques ou autres par le passé, qu'on peut tomber dessus, on identifie cela et donc, on met une provision. Après, il y a des difficultés externes qu'on va provisionner au centile en fonction des niveaux d'appréciation. C'est à dire qu'aux études préliminaires, la provision pour risques non identifiés va être plus importante que dans les phases suivantes d'étude. Là aussi, on réduit le pourcentage.

Et donc, on essaie d'être en entonnoir et de progresser vers le bon coût, à la fin. Et donc, on va essayer de ne pas partir en coûts exponentiels qui dérapent complètement, qui font que les projets n'ont pas de cohérence et que les gens trouvent que les chiffrages sont ridicules. C'est pour cela qu'il y a quelques années vous aviez un coût de la LGV PACA complète qui était autour de 20 milliards d'euros et que là, les coûts qu'on vous a présentés la dernière fois sont plutôt entre 15 et 18 milliards d'euros.

Brigitte GOURMANEL – Est-ce que c'est le même mode de calcul qui a été utilisé pour la troisième voie ? Parce que là, on est carrément passés de 235 millions d'euros pour 40 kilomètres à 160 millions d'euros pour 5 kilomètres.

Fabien PASTOUR – La troisième voie Antibes-Cannes a démarré bien avant la LGV PACA.

Brigitte GOURMANEL – C'était en 2006.

Fabien PASTOUR – En termes d'études préalables, elle a démarré dans les années 90. Les méthodes de chiffrage ont évolué, depuis. RFF a repris la main sur ces dossiers et nous avons changé notre façon de travailler sur les chiffrages. Il est donc difficile de comparer ce projet-là qui date un peu en termes d'études préalables avec la LGV PACA qui, elle, est calée sur une méthode standard de calcul RFF, désormais.

Je préfère comparer la LGV PACA à d'autres LGV comme la Rhin-Rhône ou la LGV Est qui elles, sont bâties sur notre cycle de prévision et qui ont vu leur coût rester pratiquement stable tout au long du projet. « Pratiquement stable » : il y a quelques désordres qui ont fait que cela a augmenté mais c'est resté quand même dans les ordres que nous avons prévus.

Brigitte GOURMANEL – C'est intéressant, quand même, que l'on ait connaissance du coût revu de ce projet s'il arrive entre Antibes et Cannes.

Fabien PASTOUR – D'accord. Nous allons essayer de répondre à cette partie-là également.

Serge JOVER – Je suis surpris de votre présentation parce que quand on voit ce qui se passe sur le recouvrement de Villeneuve-Loubet, on est passés de 10 millions à 30 millions d'euros en l'espace de trois ans.

Fabien PASTOUR – Je n'ai pas les éléments sur ces dossiers donc j'ai vraiment du mal à vous répondre. Nous vous la transférerons.

Laurence GONTARD – Nous ferons une réponse globale sur le projet de troisième voie, les coûts, les délais.

Fabien PASTOUR – En dehors de la troisième voie, où je n'ai pas tous les éléments pour vous répondre, sur la partie méthode de calcul et marge d'incertitude, cela répond-il à la demande que vous aviez émise lors du groupe précédent ? Alors je vais repasser la parole à Julien qui va vous parler de report modal.

2.5 DONNEES SUR LE REPORT MODAL VOITURE/TRAIN

Julien CHASSAGNE – Juste deux petits mots par rapport au report modal route-rail. Le graphique que nous présentons ici, c'est le résultat des études complémentaires d'il y a deux ans, où il y avait un gain estimé de 6 millions de voyageurs avec le scénario Toulon est. Dans ces 6 millions de voyageurs, on en avait 51 % qui étaient détournés de la route. Ce sont des personnes qui aujourd'hui prennent la route et qui basculeraient sur le rail. Donc, cela fait à peu près 3 millions de personnes qui basculent.

Un petit mot sur ces études complémentaires : elles ne tenaient pas compte de l'amélioration de la desserte TER. Cela, c'est très important à prendre en compte. Ces personnes qui se reportent vers le rail, ces 3 millions de personnes, ce sont des personnes qui basculent sur du Nice-Marseille en TGV ou du Nice-Toulon en TGV mais ce ne sont pas des personnes qui basculent sur le TER parce qu'à ce moment-là, nous n'étions pas dans la même logique. Donc, nous sommes en train d'actualiser ces chiffres. Nous ne les avons pas encore mais nous les aurons d'ici un mois. Donc, *a minima*, ce sera 3 millions de voyageurs auxquels il faudra ajouter tous les voyageurs qui basculeront sur le TER.

A titre de comparaison, sur la LGV Méditerranée, donc le tronçon Valence-Marseille ou Valence-Montpellier, on avait 1,2 million de personnes qui s'étaient reportées de la route vers le fer. Pourquoi en avons-nous beaucoup plus ? Parce que nous sommes dans un département où il y a énormément de déplacements routiers. Nous avons une congestion qui est de plus en plus forte, donc des déplacements routiers qui seront de plus en plus difficiles à effectuer. Nous sommes dans de très bonnes conditions pour favoriser le report modal. Donc, nous pressentons aussi que nous aurons un report modal très important de la route vers le TER avec le système qui sera mis en place.

Philippe MUSSI – Une précision, là-dessus : ces reports sont-ils calculés sur le trajet complet Nice-Paris ou sur les sous-trajets, aussi ?

Julien CHASSAGNE – Qu'entendez-vous par des « sous-trajets » ?

Philippe MUSSI – Y a-t-il les Nice-Marseille, l'ensemble des origines et destinations, ou y a-t-il un certain nombre d'origines et de destinations qui ont été privilégiés ?

Julien CHASSAGNE – En fait, il y a deux modèles qui ont été mis en place pour vraiment traiter cela. Il y a un modèle régional, qui englobe en gros la région PACA et un petit peu les départements alentour, donc le Gard, l'Hérault, la Drôme et l'Ardèche. Ce modèle régional a pour

but d'étudier les déplacements de courte et moyenne distance. Et dans ce modèle régional, les OD dont vous parlez, par exemple Marseille-Nice, Valence-Nice, ces OD sont traitées précisément puisqu'on a un zonage qui est quasiment communal. On regarde vraiment combien il y a de personnes qui partent de la commune de Nice et qui vont vers la commune de Marseille ou celle de Marignane. C'est décomposé très précisément. Et puis, on a un deuxième modèle avec une maille un peu plus grosse, quasiment départementale sur toute la France et plus fine sur la région PACA, qui lui étudiera les déplacements de longue distance, par exemple ville de Paris vers Marseille. Tous ces éléments sont intégrés et décomposés pour étudier ça le plus finement possible.

Philippe MUSSI – En pourcentage de chaque trafic existant, c'est quoi ? Là, vous l'avez donné sur la ligne Méditerranée.

Fabien PASTOUR – C'est le scénario métropoles du sud qui est représenté là.

Bernard LEVERE – Il y a tout, là, il y a le grande ligne, le TER etc. ?

Philippe MUSSI – Le tableau du bas, c'est la LGV Méditerranée ?

Julien CHASSAGNE – Exactement. Le tableau du bas, c'est la LGV Méditerranée.

Philippe MUSSI – Là, il y a des pourcentages de report. En haut, il n'y a pas le pourcentage de report depuis l'aérien.

Julien CHASSAGNE – Si, c'est de 15 %.

Philippe MUSSI – Non. C'est une part du gâteau qui est affichée là. C'est une part du nombre de voyageurs qu'on capte. Cela ne dit pas combien de voyageurs qui sont sur l'aérien on capte et combien des voyageurs qui sont sur la route on capte.

Julien CHASSAGNE – Cela ne donne pas le volume global, c'est cela ?

Philippe MUSSI – Non, c'est plus que le volume global. C'est combien on sort de passagers des lignes aériennes, combien on en sort des TER et combien on en sort de la route.

Julien CHASSAGNE – Le graphique du haut nous dit que 15 % des 6 millions de voyageurs, c'est-à-dire à peu près 900 000 personnes, vont basculer de l'aérien vers le fer.

Bernard LEVERE – Ca, c'était le Paris-Nice dans la version scénario nord.

Marc LAFAURIE – Ce n'est pas le Nice-Marseille.

Julien CHASSAGNE – Non. C'est sur Métropoles du Sud Toulon-est, ce que nous sommes en train d'étudier. Ce sont les personnes, notamment qui font Paris-Nice en avion, qui basculent sur le Paris-Nice en train. Il y en a 15 %. Donc, cela fait à peu près 900 000 personnes. Il faut savoir qu'en gros, il y a 2 millions de personnes aujourd'hui qui font Paris-Nice en avion sans faire de correspondance derrière. On en a 2,9 millions en tout mais il y en a 2 millions qui font Paris-Nice et qui ne font pas de correspondance derrière. Ceux qui font une correspondance derrière, on aura plus de mal à les capter sur le ferroviaire.

Laurence GONTARD – Ce qui fait 50 % de report, à peu près.

Julien CHASSAGNE – Il ne faut pas oublier l'aéroport de Toulon, aussi. Ai-je répondu à votre question ?

Philippe MUSSI – En partie, oui. Sur la route, les 26 %, par contre, cela ne représente pas grand-chose sur le trafic routier actuel.

Julien CHASSAGNE – Il faut faire attention. Ces 6 millions de voyageurs qui vont basculer sur le train, c'est l'attractivité du ferroviaire. Ces 6 millions de voyageurs, ils se décomposent en 51 % qui viennent de la voiture, donc, c'est 3 millions de personnes, 15 % qui viennent de l'aérien, donc cela fait à peu près 900 000 personnes.

Philippe MUSSI – Et sur les OD que vous considérez, il y a combien de trafic routier ? Ces 50 %, ils représentent quelle part du trafic routier ?

Julien CHASSAGNE – Je n'ai pas le chiffre. Ce que je peux vous dire, c'est qu'au niveau régional, cela peut être une part importante. Par exemple, si on regarde sur le Marseille-Nice, on a à peu près une part modale du ferroviaire qui est autour de 20 % aujourd'hui si on fait de commune à commune. On pense qu'on peut aller jusqu'à 50 ou 60 % avec le projet de LGV PACA, donc avec une heure de trajet entre Marseille et Nice et des trains beaucoup plus réguliers. Sur des OD régionales, on va pouvoir faire basculer beaucoup de monde. Par contre, sur des OD de plus longue distance, là, il y a un trafic routier qui reste important.

Brigitte GOURMANEL – Il faut qu'on regarde aussi qu'avec une gare dans le moyen pays, on va générer des trafics routiers qui ne se seraient pas passés avec une gare sur Cannes-Bocca, où la liaison TER est directe. On va avoir des ruptures de charge.

Julien CHASSAGNE – C'est une discussion que nous avons eue aussi il y a deux jours. On aura en fait un doublé de gare. C'est-à-dire qu'on aura une gare dans le moyen pays qui sera accessible par le moyen pays et puis la gare actuelle de Cannes-centre qui continuera à être desservie par des TGV. On se projette en disant que les personnes du littoral, Antibes, Cannes, soit elles préféreront ne pas faire de correspondance, dans ce cas elles prendront le train à Cannes ou Antibes, soit elles prendront le TER et elles iront à ouest-Alpes-Maritimes, feront une correspondance et là, elles auront beaucoup plus de desserte que si elles avaient été à Cannes. Donc, il y aura un peu les deux mais cette gare dans le moyen pays permet d'avoir une plus forte attractivité du système ferroviaire. Parce que sinon, du fait de la congestion autour de Cannes, on a une gare qui est assez peu accessible. Que ce soit la voiture, le car, les transports en commun (qui ne sont pas à 100 % en site propre), ces modes de déplacement sont vraiment perturbés par la congestion. Donc, on a une gare qui est très accessible pour les Cannois, pour les personnes qui sont à proximité du TER sur le littoral et beaucoup moins pour les personnes qui sont sur le moyen pays.

Brigitte GOURMANEL – Il y a la ligne Cannes-Grasse.

Julien CHASSAGNE – Il y a la ligne Cannes-Grasse, donc il y a les personnes qui sont à proximité des gares TER de la ligne Cannes-Grasse. Mais par contre, les personnes de Sophia-Antipolis qui constituent une part importante, elles, soit elles se rabattront en voiture vers la gare et là, il y a un temps de rabattement important, donc une perte d'attractivité...

Brigitte GOURMANEL – Soit ils prendront le TCSP.

Julien CHASSAGNE – Soit ils se rabattent avec le TCSP.

Brigitte GOURMANEL – Le TCSP est fait en partie pour cela.

Julien CHASSAGNE – Mais en fait, le TCSP, soit il y a une ligne vers Antibes, et dans ce cas, la personne qui a une correspondance à Antibes, cela fait un trajet très complexe qu'on imagine qu'ils ne feront pas, surtout que ce sont des personnes qui ont en général des revenus assez élevés et donc une voiture et la capacité à payer les parkings. Par contre, il y a des projets de TCSP qui permettraient de relier Sophia Antipolis, soit à Mouans-Sartoux, mais c'est peu précis, c'est à l'étude. Et donc, s'il y a une gare dans le moyen pays, on peut imaginer qu'il y ait une ligne de TCSP qui se mette en place entre les deux. Si ce n'est pas une ligne de TCSP, parce que là, on se projette un peu loin, ce sera peut-être juste une navette. Mais une navette qui fait 15 minutes de trajet, c'est quelque chose qui marche bien. C'est ce qu'on voit par exemple sur Avignon TGV où l'on a une fréquentation de la navette qui est assez importante. Par contre, si son trajet doit faire 32 minutes et qu'elle est prise dans la circulation, la navette ne sera pas du tout utilisée. On en a discuté longuement lundi, ce sont les avantages et les inconvénients soit d'avoir une gare en centre-ville à Cannes, qui ne serait pas accessible depuis le moyen pays, soit d'avoir un doublé de

gares qui permet d'avoir plus de possibilités et notamment une zone de chalandise assez étendue sur le moyen pays.

Laurence GONTARD – L'intervention de Madame GOURMANEL est intéressante parce qu'elle fait parfaitement la transition pour revenir à l'étude de nos scénarios, des scénarios que nous vous avons présentés il y a quinze jours. Nous attendons que vous nous fassiez part de votre avis sur ces scénarios.

Serge JOVER – Juste une question. Votre présentation : ce sont des chiffres purement théoriques. Ce qui manque aujourd'hui, c'est ce que j'avais déjà dit la dernière fois, c'est une clarification. Je pense qu'il serait bien d'avoir une estimation comparative entre le ferroviaire et l'aérien pour 2023, ou je n'en sais rien, exactement, pour quand, pour justement valider les chiffres que vous présentez. Parce que là, aujourd'hui, on part dans l'idée qu'il y a un report à 100 % mais je n'en suis pas convaincu.

Fabien PASTOUR – Les chiffres là sont ceux de la LGV Med. Vous parlez de ces chiffres-là.

Julien CHASSAGNE – Quelques petits éléments de réponse. Le premier point, c'est qu'on ne considère pas qu'il y aura un report à 100 %, évidemment que non car il y aura toujours des personnes qui prendront l'avion, puisque l'avion reste plus rapide. C'était le premier point.

Deuxièmement, c'est un point qui a été étudié très précisément. On a fait énormément d'enquêtes, au niveau de l'aéroport de Nice, de Toulon, on a fait des enquêtes routières et ferroviaires pour être vraiment les plus proches possible de la réalité. Je pense que nous avons tout mis en œuvre pour être très fins sur ces questions.

Et enfin, dernier point, nous étudions finement la concurrence entre le *low cost*, les compagnies traditionnelles et le mode ferroviaire. Parce que nous constatons qu'en fait, il y a un basculement entre le *low cost* et le ferroviaire qui se fait très facilement. Autant entre les compagnies traditionnelles et le ferroviaire, c'est plus difficile parce qu'on a souvent des gens très pressés et avec une capacité à payer beaucoup plus importante, donc, qui continuent à prendre l'avion. Par contre, sur le *low cost* l'exemple tout simple, c'est Marseille-Lille qui a été ouverte, ligne Ryanair, la fréquentation de la ligne Ryanair, c'est quasiment ce qu'on a perdu au niveau du ferroviaire. Ensuite, la ligne a fermé, nous avons récupéré les voyageurs. Donc, il y a vraiment un basculement. Cela, nous sommes en train de l'étudier finement justement pour être le plus précis possible parce que nous savons que c'est le modèle prix de vente/trafic et petit à petit, on essaie de les améliorer mais on n'est jamais parfaitement dans la réalité.

Laurence GONTARD – Quand cette étude sera-t-elle disponible ?

Julien CHASSAGNE – On aura les premiers résultats fin novembre. Ils seront stabilisés mi-décembre.

Brigitte GOURMANEL – Avez-vous pris compte de la nouvelle ligne *low cost* Air France à l'aéroport de Nice ?

Fabien PASTOUR – Le premier point de contact, c'est Marseille.

Julien CHASSAGNE – On prend en compte, effectivement, nous avons fait, si vous voulez tout savoir, des requêtes sur tous les sites qui vendent des billets d'avion pour avoir une idée très précise du prix des billets. Parce que nous, nous devons modéliser le prix des billets aériens, ce qui est très compliqué parce que si vous achetez un billet demain, son prix n'aura peut-être rien à voir avec ce qu'il serait dans trois semaines. Donc, nous avons une base avec des requêtes quinze jours avant, une semaine avant, deux jours avant, pour se caler au plus proche. Et puis, le meilleur moyen d'avoir le prix moyen payé par les usagers, c'est de faire une enquête. Nous avons fait une enquête dans les aéroports sur ces personnes pendant quatre jours, deux jours en été, deux jours au printemps, pour vraiment être les plus proches de la vérité.

Fabien PASTOUR – Si on arrive à avoir au prochain groupe de travail Monsieur PICQ, de la SNCF, on pourra le challenger sur la question du coût. Je fais confiance à la SNCF sur ce point-là parce qu'ils ont quand même développé pas mal d'offres, IDTGV et autres. Ils ont dû tirer leurs coûts. Je ne sais pas comment ils travaillent mais j'imagine bien qu'ils ont dû intégrer le fait qu'il y a des liaisons à faire, après, entre l'aéroport et la ville. Ils ont dû caler leurs coûts sur ce point puisque eux, ils arrivent au centre ville. Ils ont dû intégrer cela dans leurs coûts aussi. Je pense que Monsieur PICQ aura sans doute des trucs intéressants à nous dire là-dessus. Avez-vous encore des questions, éventuellement, là-dessus ?

Alors, cela va être à vous de parler.

3 SYNTHÈSE DES AVIS SUR LES SCÉNARIOS POUR LE COTER

Laurence GONTARD – Reste-t-il des questions qui demeurent sur les scénarios qu'on vous a présentés il y a quinze jours ?

Brigitte GOURMANEL – J'ai une question par rapport à la position du groupe ouest, qui demande fermement la gare à Cannes, qui demande un régime permanent et événementiel, comment recevez-vous cette demande ? Aussi bien le groupe où il y avait Monsieur RODRIGUEZ, la Ville de Cannes etc. Il y a quand même une demande forte sur le groupe ouest, dans tout l'ouest du département, pour que cette gare se situe à Cannes ou Cannes la Bocca.

Fabien PASTOUR – Sur le groupe ouest Alpes-Maritimes, pour parler clairement, il y a des gens du nord du SCOT ouest et de la CAPAP qui se sont prononcés contre le fait d'avoir une gare moyen-pays au pays. Vous avez la Ville de Mouans-Sartoux, via son Directeur de cabinet Monsieur RODRIGUEZ, qui s'est exprimée pour dire que Mouans ne souhaitait pas avoir d'infrastructure nouvelle sur son territoire. La Ville de Cannes ne s'est pas prononcée sur les gares mais s'est juste exprimée sur un besoin de la ville de Cannes d'avoir une desserte de la ville de Cannes cohérente avec les besoins liés à ses événements. Donc, Monsieur le Directeur général des transports de la Ville a dit que la Ville de Cannes souhaite avoir une desserte cohérente par rapport à ses besoins, quels qu'en soient les moyens.

Laurence GONTARD – Je vais plus loin. La Ville de Cannes a dit : « nous ne financerons pas une gare à Cannes à hauteur du coût qui est demandé ».

Fabien PASTOUR – Donc, ce sont plutôt des gens qui se sont exprimés soit contre la gare, soit comme Cannes pour dire : « moi, je veux une desserte de TGV à Cannes, gare ouest Alpes-Maritimes ou pas, cela, je m'en moque, je veux juste avoir des trains à grande vitesse chez moi ». Et puis vous avez toute une autre partie du groupe qui s'est exprimée en faveur de la liaison à grande vitesse, soit à grande vitesse sur une ligne nouvelle, qui s'est exprimée sur le besoin d'avoir une gare. Certains membres du groupe ont demandé à avoir une gare à Grasse. Les gens de la CAPAP n'ont pas forcément tous sauté de joie. Il y a eu des propositions de faire des gares en divers endroits de la ligne qui ont été faites. Ce qui fait que le groupe ouest Alpes-Maritimes ne s'est pas positionné sur une localisation de gare à ce jour. Ils ont affirmé leur besoin d'une ligne nouvelle et le besoin d'avoir une vraie desserte de la ville de Cannes pendant les événements, c'est-à-dire pendant 300 jours par an. Oui. Mais ils n'y a pas eu un consensus sur le fait de mettre la gare à Cannes, à Cannes-la Bocca ou à Cannes-centre. Il y a des gens qui se sont positionnés pour et des gens qui se sont positionnés contre. Je ne pense pas trahir la position du groupe. Après, la question de la gare ouest Alpes-Maritimes faisait tellement débat parmi les gens qui étaient pour ou contre qu'ils n'ont pas tranché sur « on la veut là, là ou pas ». Ils n'ont pas tranché sur la question : la faut-il ou pas ?

Laurence GONTARD – Nous ne sommes malheureusement pas sortis du groupe, lundi soir, avec la solution sur la gare.

Fabien PASTOUR – Après, nous aurons encore des groupes de travail sur le fuseau pour savoir où on va la mettre, cette gare.

Pascal NICOLETTI – Je suis tout à fait désolé, ce n'est pas le groupe pour le dire, j'irai le dire chez eux. Mais c'est à l'image de leur gestion politique et de leur environnement global depuis des années. Les maires, c'est un choix qu'ils ont à faire, soit de se disputer entre eux, soit de regarder leur avenir en termes d'aménagement du territoire et de gestion politique de leur territoire. Donc, à moment, soit il y a une cohérence, soit il n'y aura pas de cohérence, ce qui peut amener jusqu'à la disparition de la gare ouest Alpes-Maritimes. Cela pourrait amener une question : est-ce que dans les équilibres économiques, cette gare est essentielle ?

Fabien PASTOUR – Ce qu'on a dit dans ce groupe de travail, je préférerais réagir juste après, primo : pour RFF, Je ne me permettrai pas de réagir sur votre position sur les élus.

Pascal NICOLETTI – Non, non.

Fabien PASTOUR – Je ne le peux pas et je ne vais pas la faire.

Laurence GONTARD – Et par rapport à la nécessité de la gare ?

Fabien PASTOUR – Sur la nécessité de la gare, ce qui a été dit dans ce groupe de travail et dans tous les groupes de travail, d'ailleurs, j'en ai parlé partout, sauf peut-être dans le groupe Riviera parce qu'ils n'étaient peut-être pas forcément intéressés par l'ouest du département. Le besoin d'une ligne nouvelle va avec, va de pair avec une gare nouvelle. Ligne nouvelle égale gare nouvelle. S'il n'y a pas de ligne nouvelle, il n'y a pas de gare nouvelle. S'il n'y a pas de gare nouvelle, il n'y a pas de ligne nouvelle. C'est l'équation économique que j'ai présentée la dernière fois. Soit vous avez des trains qui peuvent prendre des gens dans la zone de Cannes, et à ce moment-là, ils emprunteront la ligne nouvelle et ils seront pleins en passant par ouest Alpes-Maritimes et ils fileront vers l'ouest avec des trains pleins et cette ligne sera utilisée et donc finançable. Donc, elle sera rentable et finançable. Soit on n'a pas cette gare et on aura tous les trains qui passeront par la côte, par la ligne classique, qui satureront la ligne classique, la ligne nouvelle ne sera pas utilisée, pas finançable, pas rentable donc pas faisable.

Bernard LEVERE – Sur ce point-là, exposé comme cela, ce serait intéressant que chacun des participants puisse dire si oui ou non, il est d'accord avec ce que tu dis. C'est important.

Laurence GONTARD – On fera le tour de table juste après. C'est prévu.

Raphaël FLATOT – Juste un point par rapport à la vision de cohérence sur l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, elle a été matérialisée dans le SCOT. On a un projet de territoire qui met en avance le fait de vouloir une gare au niveau de Cannes-centre. Nous sommes tous d'accord là-dessus. Nos élus vont voter ce projet. Donc, nous sommes cohérents sur ce point-là. Après, la solution Cannes-centre a été étudiée au niveau du Comité de pilotage. Nous, nous sommes toujours sur ce point-là. On est bien conscients que de toute façon, ils souhaitent obtenir cette ligne nouvelle et qu'il va falloir se mettre d'accord pour faire le meilleur choix au niveau de la situation de la gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes. Voilà où nous en sommes aujourd'hui.

Guy MULLER – Juste une petite remarque par rapport au fait que tu demandais si on avait des commentaires par rapport à l'assertion relative au fait qu'effectivement s'il n'y a pas de gare ouest Alpes-Maritimes il n'y a pas de LGV, on n'a pas à discuter ce point de vue puisque c'est un postulat des transporteurs. Ils disent de toute façon, les trains n'iront pas directement sur Nice, il n'y en aura pas assez. Donc, ce n'est pas quelque chose qui est sujet à discussion. C'est un élément *a priori* intangible. On fait quand même confiance à la SNCF qui a quand même un certain nombre de compétences en la matière. Je ne pense pas que quelqu'un d'autre puisse dire le

contraire. Cela veut dire pas de gare ouest Alpes-Maritimes, pas de ligne nouvelle, pas de LGV, je pense qu'on l'admet tous.

Fabien PASTOUR – Dans les comités thématiques que RFF a constitués pour éclairer ses décisions ou ses prises de positions, on fait participer la SNCF en tant qu'entreprise ferroviaire pour nous éclairer sur les dessertes qu'ils imaginent, qu'ils souhaitent sur le territoire. Cela nous permet d'avoir une vision d'un exploitant sur ce que peut faire une ligne, sur ce que peuvent apporter ces lignes en termes de desserte. Cela nous aide à avancer. D'autres questions sur les scénarios ?

Marc LAFABURIE – Simplement, sur les quatre scénarios, il y a un point qui est acté, c'est Nice-aéroport multimodal. Sur les quatre. On est d'accord ? Il se trouve que Saint-Laurent du Var est à deux minutes de l'accélération et à deux minutes de la décélération.

Fabien PASTOUR – Oui.

Marc LAFABURIE – C'est un point fixe aussi. Notre inquiétude, c'est que les quatre scénarios vont passer par le pont du Var et par Saint-Laurent du Var, quelle que soit la sortie du tunnel LGV. Nous sommes pris en sandwich par la gare de Nice. Et nous, des questions nous sont remontées pour savoir ce que va devenir l'aménagement du territoire de Saint-Laurent du Var avec cette sortie de TGV obligatoire dans la ville, quel que soit le scénario. Pour rajouter un petit peu, il y aura l'A98, l'A7, une autoroute, on a déjà deux, peut-être trois voies. Alors je ne vous dis pas, quand on fait un PLU ou de l'aménagement du territoire, c'est un peu compliqué, surtout que c'est pour 2023 ou 2040.

Brigitte GOURMANEL – On compte 21 voies routières ou ferroviaires sur 200 ou 300 mètres.

Marc LAFABURIE – C'est simplement, c'est incontournable. De toute façon, on attend la suite des événements pour y voir plus clair.

Fabien PASTOUR – Tout à fait. C'est aussi la raison pour laquelle nous faisons la tournée des maires en même temps que nous lançons les procédures d'évaluation, pour d'abord informer les communes.

Marc LAFABURIE – J'ai oublié le tramway.

Brigitte GOURMANEL – C'est exact, on ne l'avait pas compté, celui-là.

Fabien PASTOUR – On fait un tour des communes que j'ai évoqué la dernière fois pour aller leur présenter le projet. Mais cette visite chez les maires et les élus qui veulent bien nous recevoir, c'est aussi pour aller récupérer chez eux les projets d'aménagement qu'ils peuvent avoir sur leur territoire et pour voir comment nous, nos enjeux peuvent s'intégrer avec les leur, comment on peut aménager les nôtres ou les leurs pour que les deux coexistent. C'est un peu le sens des réunions que nous avons eues ensemble et j'espère que nous arriverons à trouver une solution pour que ce projet s'intègre de manière cohérente avec vos projets d'aménagement.

Marc LAFABURIE – Merci pour votre coopération. C'est important.

Fabien PASTOUR – Je suis payé pour.

Brigitte GOURMANEL – Il y a quand même une incohérence qui me dérange depuis le début. C'est qu'on essaie de faire de la grande vitesse, de la densité sur la ligne historique, et on va se retrouver dans un goulot d'étranglement où tout le monde repart sur deux voies. C'est une logique qui ne me paraît pas évidente.

Fabien PASTOUR – C'est une logique qui surprend et honnêtement, même moi qui suis du TER, cela surprend de se dire qu'entre Nice-aéroport et Nice-ville, on n'a besoin que de deux voies. Clairement, c'est une énorme particularité et nous, nous le voyons comme un énorme avantage. En ayant cette gare nouvelle à l'aéroport, qui va être un point d'arrêt pratiquement général pour tous les trains, nous allons pouvoir cadencer les trains les uns après les autres, les mettre les uns

après les autres et travailler sur deux lignes en les améliorant, en améliorant leur signalisation, en améliorant les basculements d'une voie sur l'autre, pour que ces quelques kilomètres de voie (il y en a entre cinq et six, suivant où on positionne la gare Nice-aéroport) ne soient pas un bouchon à terme.

Des voies qui sont utilisées en faisant de la domestication (ce qu'on va faire là, cela s'appelle de la domestication), cela se fait un peu partout en Europe et dans le monde. Nos amis suisses le font sur des longueurs de tracés beaucoup plus longues que nous et cela se passe très bien. Nous avons bon espoir, avec des voies modernisées, maintenues correctement dans le temps, d'avoir des circulations performantes en dépit de ce qui peut paraître quelque chose d'anachronique : n'avoir que deux voies entre Nice-ville et Nice-aéroport.

Brigitte GOURMANEL – Vous venez de nous apprendre qu'en plus, on va ajouter du fret journalier.

Fabien PASTOUR – Oui, on peut.

Brigitte GOURMANEL – Or le fret, ce sont les trains les plus rapides, puisque ce sont ceux qui ne s'arrêtent pas. Donc, ce sont ceux qui utilisent le plus de sillons.

Fabien PASTOUR – Là, dans ce secteur-là, ils circuleront tous à la même vitesse et dans un pas qui sera le même pour tous les types de trains.

Brigitte GOURMANEL – Les trains de voyageurs s'arrêtent : les trains de fret ne s'arrêtent pas.

Fabien PASTOUR – Ils ne seront pas aux heures de pointe. Ils seront en heures creuses, où il y a moins de circulation.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – De toute manière, dans le rapport, il est bien noté qu'il y a quand même un risque important à n'être que sur deux voies parce qu'en cas d'incident, cela risque de tout bloquer.

Fabien PASTOUR – Tout à fait. Le rapport essaie d'être objectif le plus possible et de vous éclairer.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – C'est ce qui est clairement écrit dans le rapport. Le risque est lié non pas à la gestion mais à un incident. Moi, j'ai étudié les trois scénarios.

Fabien PASTOUR – Il y en a quatre.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Dans le dernier scénario, je n'ai pas retrouvé le choix du Comité de pilotage ni le but de la consultation. Ce sont deux chapitres qui n'existent pas dans le scénario de Nice. Je pensais, dans le scénario de Nice, trouver quelques éléments qui m'auraient permis de comprendre le scénario qui m'intéresse le plus, c'est celui de Sophia, parce que moi, je suis à Cagnes-sur-Mer. C'est un grand vide, en fait.

J'ai essayé de voir, dans tout ce qui est proposé, quelles étaient les orientations. C'est mon analyse personnelle, je vous prie de la prendre avec bienveillance. Il me semble que quand même, à un moment donné, on a dit qu'un tunnel serait possible entre Saint-Cassien et Nice. On trouve cela en page 99. Mais cela arrive au niveau où l'on parle de la gare de Cannes-centre. Mais après, le Comité dit que s'il y a un surcoût pour la gare, on peut trouver des solutions. Alors effectivement, dans les réticulaires, on voit qu'à un moment donné, on rebifurque sur Cannes-centre.

Moi, mon intérêt de Cagnois, c'est le tunnel de Saint-Cassien jusqu'à Nice. Pas de problème. Et si je veux jouer le jeu avec les collègues, sur Sophia 06, je dis effectivement qu'il faut situer une gare non pas à Cannes centre mais bien desservie, comme le dit le Comité de pilotage, un petit peu dans un secteur qui est à définir, pour ne vexer personne, si j'ai bien compris.

Fabien PASTOUR – Ce n'est pas pour vexer personne : c'est qu'on ne sait pas encore où.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Moi, cela me paraît clair si on s'oriente vers quelque chose comme cela, pour moi, Cagnois, parce que je n'ai plus de problème de surface ou de gestion. Ensuite, pour ma compréhension personnelle, si j'ai bien compris, vous faites des schémas des sillons qui sont les mêmes sur tous les scénarios. Il n'y a pas de modification des réticulaires sur les scénarios.

Fabien PASTOUR – Si, quand il y a un tunnel, il y a une modification du réticulaire.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – On le voit sur les réticulaires ? Cela m'a peut-être échappé, je ne suis pas technicien en la matière. Mais en gros, ils sont les mêmes. Par contre, ce qui est important, c'est qu'on passe de deux heures à une heure. On est bien d'accord.

Fabien PASTOUR – Oui, tout à fait.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – En fait, le critère, c'est cela. Moi, ce que j'ai relevé, c'est ce critère important : le fait que vous avez beaucoup plus de sillons. Par contre, comme je l'avais évoqué la dernière fois, il y a un passage, on appelle cela un saut de mouton entre Antibes et Nice, qui existe. Si c'est tout en tunnel, tel que j'en ai évoqué l'hypothèse que j'ai relevée ici, cela, vous vous débrouillez dans les tunnels. Cela ne pose aucun problème.

Si par contre on s'en va dans d'autres scénarios, cela va se passer où ? Vous m'avez dit la dernière fois, et je le comprends bien, qu'on ne peut pas descendre au plus bas aujourd'hui : on n'est que sur le global des scénarios.

Fabien PASTOUR – Oui, c'est ce que j'allais vous dire.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Mais quand j'ai entendu Monsieur dire tout à l'heure, avec juste raison, qu'on est dans un super global et que nous ne sommes qu'un petit maillon, vous avez raison. Mais nous, nous avons été convoqués en tant qu'association de quartier, en tant que Cagnois. Nous tentons de voir les tendances dans lesquelles vous allez dans ces maillons. C'est ce qui nous intéresse.

Fabien PASTOUR – Je ne peux pas vous répondre précisément pour l'instant. Ce qu'on a déjà dit la dernière fois, c'est que 80 % du tracé dans les Alpes-Maritimes doivent être en tunnel, en gros.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Donc, cela irait dans ce sens-là.

Fabien PASTOUR – Cela va plutôt dans ce sens-là. Les traversées de cours d'eau vont être sans doute en surface, parce que c'est très dur de passer dessous. A part cela, j'ai peu d'éléments pour vous répondre sur les contraintes d'infrastructure réelles. Nous n'en sommes pas encore là, encore. Si la gare des Alpes-Maritimes va dans le sens de vos réflexions, tant mieux.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Je ne veux pas me répéter mais je trouve que c'est judicieux que Cannes demande d'avoir une desserte importante, pour de parfaites raisons, bien qu'on voie, quand on regarde vos données, qu'on passe de 316 à 305 milliers de voyageurs.

Fabien PASTOUR – Ce sont des données qui dataient un peu, nous les avons mises à jour. Sur la prochaine version du document, vous aurez des données où en fait, le moyen pays a vraiment explosé par rapport à Cannes.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Je veux dire que l'écart sur la gare de Cannes-centre, je ne l'ai pas là...

Fabien PASTOUR – Ce sont quelques milliers de personnes dans ce document-là.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Voilà. Ce n'est pas très justificatif.

Fabien PASTOUR – Dans les nouveaux chiffres que nous venons de recevoir, qui sont très récents, il y a beaucoup plus.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Par contre, lorsque je regarde ce que vous appelez la zone de chalandise, on voit bien que l'arrière pays devient important et qu'il l'emporte sur ces données-là. On le voit très, très bien. Donc, je me dis que le Comité, qui a décidé de tenir compte de Cannes et de son besoin spécifique, privilégie plutôt de sortir de Cannes. Je le comprends dans la mesure où, en tant que Cagnois, tout cela passera en souterrain jusqu'à Nice.

Brigitte GOURMANEL – Il faut bien sortir quelque part.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Mais ça, je ne veux pas le savoir. Là, il y a des problèmes techniques qu'on n'arrivera pas à solutionner.

Fabien PASTOUR – On a trois ans et demi pour discuter des sauts de mouton, des terriers etc. Le saut de mouton, on passe par-dessus, le terrier, on passe par-dessous.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Il me semble avoir vu un jour sur un bureau une sortie de tunnel au niveau du Var.

Jean-Claude FROMENT – Sans présager du tracé définitif, vous nous avez quand même fourni des données intéressantes concernant ce futur tracé dans la mesure où, en situant la gare multimodale de Nice-aéroport au voisinage de Saint-Augustin MIN, c'est-à-dire dans une zone d'environ trois kilomètres, compte tenu des rayons de courbure évoqués tout à l'heure, de la vitesse à laquelle vous allez circuler, compte tenu de l'urbanisation du littoral, vous ne pouvez pas faire autrement que de vous rapprocher de cette zone du MIN Saint-Augustin dans une bande qui est à peu près à 400 mètres du littoral. C'est la zone la plus urbanisée qui existe. Donc, à ce moment-là, vous êtes forcément en tunnel. Mais si vous êtes dans la zone des 400 mètres, le tunnel ne va pas être très profond.

Fabien PASTOUR – Je vais être très honnête là-dessus. Nous en avons discuté avec la commune de Saint-Laurent du Var. Clairement, nous allons arriver du côté de Saint-Laurent du Var en tunnel. Nous sortirons un peu avant la traversée du Var une tête de tunnel. Nous passerons, je pense, près de la gare de Saint-Laurent du Var. Et puis, nous traverserons le Var en rajoutant un pont-rail. Clairement, je ne vais pas vous mentir, je pense que ce sera cela. Parce que vu que le point d'arrivée, on le connaît, dans cette zone-là, on sait à peu près où on doit arriver. Après, il y a un tunnel, comment on arrive jusqu'au tunnel, je ne le sais pas encore. A mon avis, il y aura une tête de tunnel quelque part, un peu avant le Var, et nous sortirons par là. Nous avons partagé les informations que nous pouvons avoir avec Saint-Laurent du Var pour avoir déjà leur ressenti sur ces éléments-là. Nous ne sommes pas opaques sur ce sujet-là, il n'y a rien à cacher. Je me vois mal arriver dans une zone urbanisée autrement qu'en tunnel pour limiter la perturbation au secteur le plus court possible.

Laurence GONTARD – On commence le tour de table sur les scénarios et vous nous donnez votre avis sur un scénario que vous préférez ou sur un critère que vous souhaitez mettre en avant ?

Fabien PASTOUR – L'exercice, il faut qu'on le fasse en ayant à l'esprit que ce que nous disons aujourd'hui va nourrir la réflexion du groupe territorial 06. Il est important que chaque groupe de travail, pour son secteur géographique, trouve une position qui soit la plus largement partagée pour que son message soit porté. Ce que je disais en ouest Alpes-Maritimes, c'est que c'est dommage qu'un groupe de travail ne sorte pas quelque chose de clair de ses travaux, de ses réflexions. Parce que du moment où vous sortez quelque chose de clair, de précis, c'est entendu et c'est pris en compte clairement et c'est bien dans la tête des gens. Si vous laissez le flou sur ce que vous voulez ou ce qu'on veut, pour parler de ce groupe, on peut prendre le risque de laisser les autres penser à notre place et c'est dommage.

Laurence GONTARD – On va peut-être commencer par Saint-Laurent du Var.

Marc LAFAURIE – Je le redis : sur les quatre scénarios, nous sommes complètement liés au point fixe représenté par la gare de Nice-aéroport. En plus, nous avons comme vous venez de le dire, la

chance, peut-être, d'avoir la sortie de tunnel sur notre commune. Où, quand, comment ? Certainement, par rapport au rayon de courbure, cela se rapproche de la nationale 7, obligatoirement, en parallèle de la voie ferrée actuellement. Je ne sais pas comment on va pouvoir mettre – peut-être que la troisième voie n'existera pas et qu'elle pourra emprunter l'une des deux autres mais il y aura au moins quatre voies, plus le tramway et l'A7, je ne sais pas où on va mettre tout cela.

En plus, comme vous l'avez dit, nécessairement, pour raccorder les voies LGV et l'intersection avec les voies actuelles, il faudra quelque part une trémie et ensuite une remontée sur le sud. Une trémie dans la région centre, avec une tranchée le long de l'A7. Du point de vue de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, ce sera compliqué à expliquer aux Laurentins. Nous essaierons et nous allons travailler ensemble.

Fabien PASTOUR – Saint-Laurent du Var a-t-elle une position sur l'un des quatre scénarios, éventuellement, préférentiel, pour vous, les fonctionnalités des scénarios qui vous intéressent ou pas ?

Marc LAFAURIE – Je pense que le scénario le plus apte, c'est celui qui va le plus rapidement possible sur Marseille. Au niveau des gares, je vois mal comment on peut avoir une gare à Cannes-centre. Je ne suis pas contre Cannes, au contraire, je n'ai que des amis là-bas. A Aix, la gare TGV n'est pas dans Aix, à Avignon non plus et les accès à ces gares sont très faciles. Donc, au contraire, je crois qu'une grosse gare en centre-ville, c'est moins avantageux qu'une gare un peu décalée avec une desserte et des parkings. C'est un point de vue.

Fabien PASTOUR – Laurence, dans quel sens faisons-nous le tour de table ? Monsieur MONTABERT ?

Laurence GONTARD – Qui veut parler ?

Olivier MONTABERT – Je vais donner plusieurs avis. Le premier, moi, personnellement, je travaille à Sophia-Antipolis. Je fais partie d'un groupe de travail qui se préoccupe des transports sur Sophia-Antipolis. Ce que je regrette un peu, dans le dossier qui nous a été remis, c'est qu'on ne parle pas spécialement des spécificités de Sophia-Antipolis, qui sont l'accès en voiture. Les axes périphériques de Sophia-Antipolis sont considérés comme des points noirs. C'est-à-dire que le matin, pour se rendre au travail et le soir, pour rentrer chez soi, il y a toujours des bouchons. Il y a énormément de circulation et donc, par rapport à cette implantation d'une nouvelle gare, je pense qu'il faudra faire très attention de ne pas se dire qu'à Sophia-Antipolis, il y a beaucoup d'entreprises, qu'il y a des gens qui voyagent, et de dire qu'on n'a qu'à mettre une gare à Sophia-Antipolis, comme cela, les gens qui travaillent sur place pourront prendre le train facilement. Je pense que ce serait un mauvais choix parce qu'il y a effectivement un certain nombre de gens qui vont prendre le train, mais il y a une majorité de gens, pour ce que j'en sais, par rapport aux statistiques, qui prennent l'avion parce qu'ils vont à Paris et surtout, cela encombrerait encore plus les arrivées et les départs sur Sophia-Antipolis. Donc, je pense que ce serait un mauvais choix.

Sophia-Antipolis est très spécifique et je pense que c'est un peu dommage de ne pas avoir un peu plus détaillé les aspects de cette zone-là.

Après, par rapport aux quatre scénarios, c'est un avis technique, on va dire. Je pense que l'intérêt d'une nouvelle ligne, aussi, ce serait de renforcer le maillage. On sait très bien qu'il peut y avoir des problèmes sur les lignes. Donc, c'est quand même bien dommage d'investir plusieurs milliards d'euros pour rajouter une nouvelle ligne qui ne servira pas sur notre zone pour délester en cas de problème technique. Donc, ce qui me ferait dire que ce serait plutôt le scénario 4, qui permettrait *a priori* de faire passer des TER sur la LGV en cas de gros pépin.

Raphaël FLATOT – Je vais redire ce que j'ai déjà dit hier. Nous n'avons pas d'avis tranché sur un scénario. Notre volonté, qui est inscrite à l'intérieur du SCOT, c'est de privilégier une gare au niveau de Cannes-centre et donc une desserte optimisée de Cannes. D'un point de vue plus

personnel et technique, je me rapprocherais davantage du scénario 4 parce qu'il nous propose un scénario plus maillé.

Pascal MARQUES – Je rejoins ce que vient de dire mon collègue. Je rappelle que j'avais dit, la dernière fois, c'est le scénario 4 le plus maillé. Et je souhaiterais, si c'est possible, concernant les impacts environnementaux dont j'ai parlé la dernière fois, par rapport à un scénario qui pourrait étudier les éléments de toutes les catégories environnementales, pas seulement le sous-sol, le bruit, les nuisances etc. Dans chaque scénario exposé, les impacts environnementaux affichés clairement. Merci.

Philippe MUSSI – Je suis un peu étonné qu'on discute des scénarios et pas des options. On fera cela dans un deuxième temps, peut-être ? Parce que comme on est à une échelle locale, cela me paraissait plus logique de regarder les options C1 à C5. C'est sur les scénarios, que vous demandez notre avis ? Je vais aussi redire ce que j'ai dit la dernière fois. Nous avons la préoccupation du Conseil régional en tant qu'AOT de TER, d'avoir un maximum de gain à la fois en possibilités de desserte TER sur les lignes existantes mais aussi en résilience du système global. Donc, effectivement, la gare filante à Cannes-ouest 06 n'est pas favorable à de la résilience puisqu'effectivement, on ne peut pas injecter des trains ou dériver des trains d'une ligne sur l'autre. C'est pour cela que ce qui m'intéresse le plus, c'est de discuter sur des options. Sur les scénarios, effectivement, j'ai aussi envie de favoriser le scénario maillé pour cette question de résilience.

Je n'oublie pas que je suis aussi Adjoint au maire de Valbonne Sophia-Antipolis et je redis aussi des préoccupations que j'exprimais la dernière fois qui sont sur la qualité de la desserte et des gains de temps, non seulement des centres-villes de Cannes et Nice, mais aussi d'Antibes, de Sophia-Antipolis etc. J'avais demandé qu'on regarde cela. Effectivement, cela a tout de suite des conséquences sur les choix de scénarios. Si on a une gare filante ouest 06, on n'a pas la même qualité de desserte pour Antibes ou d'une manière générale pour la CASA. Ce sont ces options que j'aurais aimé voir avec vous.

Après, il y a une autre question que nous n'avons pas abordée mais sur laquelle nous reviendrons peut-être plus tard, c'est : quelles sont les contraintes géologiques liées aux franchissements de fleuves ? J'ai entendu Monsieur parler de tunnel complet de Dieu sait où à Dieu sait où. On sait très bien que ce n'est pas faisable. Donc, il faudra qu'on regarde cela, que vous nous expliquiez où on sera obligés de repasser en surface, si c'est obligé. Cela peut être une option, de passer en surface. Et qu'on sache exactement les endroits où il faut ressortir. On a commencé à le dire pour Saint-Laurent du Var, on sait qu'il faudra ressortir en surface. Il faudra que vous nous disiez à quels endroits on est obligés de repasser en surface.

Laurence GONTARD – C'est bien l'objet des groupes de travail trois et quatre.

Fabien PASTOUR – On peut faire intervenir des spécialistes des tunnels, de chez nous, là-dessus.

Laurence GONTARD – Souhaitez-vous une intervention spécifique sur les tunnels ?

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Oui.

Brigitte GOURMANEL – On a un pourcentage de tunnels importants.

Christiane COUSINIE – Chez nous, je ne sais pas comment ils vont faire.

Fabien PASTOUR – Nous avons deux personnes chez nous qui sont des experts. On ne les met pas dans la même pièce, en général, sinon ce n'est pas possible de parler avec eux mais on peut les faire intervenir. Nous allons y travailler. Monsieur MUSSI, à la limite, si vous pouvez zoomer – vous dites « le 4 par défaut », en fait, c'est la virgule qui est dans le 4, le débranchement qui vous plaît. En fait, ce que vous dites, c'est que c'est le débranchement du 4 qui vous plaît. C'est bien cela ?

Philippe MUSSI – Oui, c'est le maillage.

René FERRASSE – La commune de Roquefort-les-Pins n'est pas directement impactée car nous sommes au nord, à environ 7 ou 8 kilomètres à vol d'oiseau, nous ne sommes pas directement impactés mais nous avons les mêmes préoccupations que la commune de Valbonne car nous sommes limitrophes avec la commune de Valbonne et avec Sophia. Les réflexions qui ont été conduites par mes prédécesseurs, qui concernent Sophia en particulier, nous y adhérons complètement. Mais il est certain que la commune de Roquefort-les-Pins, en dehors des flux de trafic que cela va générer, nous sommes très favorables quelle que soit la situation puisque nous aurons une gare qui serait à 4, 5 ou 6 kilomètres, pour nous, c'est très positif. Voilà tout ce que je peux dire sur ce projet.

Guy MULLER – Je souhaite quand même faire une petite précision concernant le « vote » auquel vous nous demandez de participer concernant un scénario plutôt qu'un autre avec des caractérisations « le plus rapide », « le plus maillé » etc. Nous, très clairement, à NCA, nous privilégions au sens large le scénario le plus rapide, celui qui permet effectivement de desservir Nice, de raccorder Nice et les collectivités du 06 dans les meilleures conditions aussi bien à Paris qu'aux grandes métropoles.

Mais quand on parle du scénario 4, et j'entends bien de nombreuses personnes dire qu'elles choisissent le scénario le plus maillé, le 4, je crois qu'il faut distinguer le maillage au niveau local où j'entends bien effectivement que la desserte de Cannes, d'Antibes et tout c'est une préoccupation. Mais le scénario 4, en particulier, il est caractérisé par un maillage, une mixité par exemple entre Toulon et est-Var qui fait que c'est relativement pénalisant sur le temps de parcours et que cela devient un scénario pas forcément pertinent sur les temps de parcours. Donc, je souhaiterais qu'on aborde ce « vote » entre guillemets sur les scénarios sur la notion de maillage où chacun interprète au niveau de son territoire.

Mais pour nous, clairement, un scénario qui cabote entre est-Var et Toulon, sachant qu'en plus, la faisabilité d'une voie mixte, on a toujours insisté sur la mixité de cette ligne entre Toulon et est-Var dans la mesure où elle avait des caractéristiques de LGV. Je ne vois pas comment on sera capables de mettre deux voies supplémentaires dans le sillon permien avec des caractéristiques de voie à grande vitesse. Donc ce scénario 4, même si localement tout le monde souhaite avoir un maillage dans son secteur, de fait, pour nous, sur le 06, il n'apparaît pas du tout pertinent, me semble-t-il. Donc, je souhaite qu'on fasse le distinguo entre le maillage au niveau local et une succession de maillages qui fait que cela devient un scénario pas forcément pertinent.

Laurence GONTARD – Je vous propose de faire cela au moment de la synthèse. C'est-à-dire qu'on peut envisager, aussi, un scénario maillé Alpes-Maritimes qui ne prenne en compte que les Alpes-Maritimes.

Guy MULLER – Mais là, vous allez avoir une majorité de gens qui vont voter pour un scénario 4 maillé qui se trouve pour nous être considéré comme peu pertinent dans des dimensions très importantes.

Pascal NICOLETTI – Il faut les regarder sur le territoire.

Guy MULLER – Oui, voilà.

Laurence GONTARD – Chacun donne son avis pour l'instant et ensuite, nous allons essayer de synthétiser et de trouver les points d'accord, de convergence du groupe, si cela ne vous dérange pas. Mais on ne peut voir des points d'accord qu'à partir du moment où tout le monde s'est exprimé.

Serge JOVER – La remarque de Monsieur est pertinente.

Guy MULLER – Elle est purement logique. Ce n'est pas une question de point de vue mais de logique.

Caroline FABRE – L'ADAAM étant un outil technique, nous ne portons pas d'avis sur les différents scénarios. Toutefois, je voudrais souligner quand même l'importance de la réflexion sur le fret. Notamment, vous avez parlé d'éventuellement laisser les trains de marchandises sur la voie littorale, c'est une vraie question qui nécessite effectivement beaucoup plus de réflexion en groupes de travail. Nous sommes très intéressés par les réactions et les conclusions du groupe de travail thématique.

Je voulais dire aussi que l'intérêt du groupe Sophia-Antipolis, ce serait effectivement de réfléchir sur l'accès de ce territoire par rapport aux gares ouest et NCA.

Fabien PASTOUR – Nous allons prendre un avis de l'autre côté de la table.

Serge JOVER – Ce que je constate, dans les quatre scénarios, l'ensemble des gares, on a le choix. Rien n'est vraiment défini. Il n'y a toujours que sur Nice-aéroport qu'on n'a pas le droit de choisir. La conséquence de garder ce point fixe, Nice-aéroport est énorme. Elle est énorme pour Saint-Laurent du Var, vous l'avez bien compris tout à l'heure. Mais aussi, on se retrouve dans une zone d'étranglement. Vous avez pratiquement à la sortie, sur Villeneuve-Loubet, Biot et je ne suis pas d'accord avec Monsieur quand il dit qu'on ne risque rien. Pour l'instant, on ne risque rien mais on est dans une zone où on va être en aérien et on entre dans une zone très urbanisée où il y aura de l'aérien également et après, on va passer par un tunnel. Et on va tout concentrer sur ce MIN Saint-Augustin.

Pourquoi garder ce MIN Saint-Augustin toujours dans la tête ? Il faut un peu se projeter en 2023. Je crois que Monsieur ESTROSI le fait très bien avec son OIN. Il se projette et Nice-Saint-Isidore, ce sera le grand Nice. Le centre-ville, peut-être pas, mais ce sera en plein dans Nice. Moi, je redis que la gare ne doit pas être au MIN Saint-Augustin mais à Saint-Isidore. Pourquoi ? Parce qu'en plus vous allez rajouter le fret et vous avez tout à fait raison, le fret, il faut qu'il y soit. On ne peut pas le faire passer sur la ligne historique d'aujourd'hui. Le fret, vous l'avez. Vous le faites à Saint-Isidore, on va être très près de l'OIN et tout ce qui est installé à l'heure actuelle. C'est vraiment le lieu idéal.

Au niveau des conséquences, l'impact environnemental qu'on a aujourd'hui si on garde Nice Saint-Augustin va disparaître avec Nice Saint-Isidore parce qu'on ne sera pas en centre ville. On sera dans des zones beaucoup moins urbanisées. Bien sûr, on passera le Loup en viaduc, cela, c'est obligé, le Var également mais on sortira sur un tunnel directement à l'arrière de Saint-Laurent du Var où là, vous avez très peu d'urbanisation et vous arrivez directement sur cette fameuse OIN.

Je ne comprends pas pourquoi aujourd'hui on s'acharne à garder le MIN Saint-Augustin alors que si on veut vraiment prendre les objectifs, le projet idéal, au départ, la LGV PACA, c'était Nice en très peu de temps. C'était cela, c'était la rapidité. Et c'est en mettant la gare à Nice Saint-Isidore qu'on aura la ligne la plus directe. Nous sommes favorables, bien entendu, au scénario 2 qui est le projet le plus rapide.

Je le redis encore aujourd'hui : le MIN Saint-Augustin, en plus, il va être coincé par le fait que, pour pouvoir traverser Nice, on va se heurter à la difficulté de rejoindre Monaco, l'Italie, tandis que là, par Saint-Isidore, avec une gare à Saint-Isidore, on peut percer. Vous avez vu des projets sur le contournement routier de Nice, qui existent, et qui montrent comment on peut rejoindre l'Italie d'une manière très rapide. Pour le futur, c'est vraiment le meilleur lieu pour faire cette gare. Donc, oui pour un scénario rapide mais pas avec une arrivée au MIN Saint-Augustin.

Fabien PASTOUR – Je pense que Monsieur MULLER, de NCA pourra éventuellement confirmer mes dires. La volonté affirmée par les financeurs du tour de table et les gens qui pilotent ce projet est de desservir les centres-villes. Il fallait desservir Nice-ville, c'était impératif. La volonté politique s'est exprimée sur ce sujet-là parce que j'en ai discuté avec mes patrons, en rentrant. Ils étaient là bien avant moi sur le projet, donc, depuis beaucoup plus longtemps que moi. Ils m'ont dit clairement que la question de Saint-Isidore a été évoquée et qu'elle a été vite écartée parce que la volonté politique, c'était d'avoir ces trains sur la ville. Et ces trains, qu'ils donnent aussi

l'opportunité, par cette ligne nouvelle et ce qu'elle va apporter au niveau local dans la zone de l'aéroport. Parce qu'en fait, en créant le nouveau pôle d'échange Nice-aéroport, ce n'est pas vraiment la ligne, c'est le point de convergence de la ligne à Nice-aéroport qui vous crée un souci. En fait, en créant ce pôle-là et ce qu'il permet, au niveau ferroviaire, c'est de limiter les impacts dans la ville de Nice aussi. Cela permet d'avoir les gens à l'endroit où...

Serge JOVER – Excusez-moi : on ne se projette pas sur 2023. On est en train de raisonner en 2010 sur quelque chose qui sera fait en 2023. En 2023, Nice ne sera pas du tout pareille. Si vous continuez à concentrer sur le MIN Saint-Augustin, c'est une erreur fondamentale. Il faut essayer de prendre du recul et de regarder ce que sera Nice en 2023. C'est cela, aussi, qu'il faut prendre en compte. Et cela, je ne suis pas sûr que les politiciens d'aujourd'hui aient pensé à cela.

Fabien PASTOUR – C'est votre position. Pour nous, clairement, la commande, c'est de passer par Nice-aéroport. Nice Saint-Isidore a été écartée. Monsieur MULLER, avez-vous un commentaire à faire sur ce point-là ?

Guy MULLER – Je n'ai pas de commentaire à faire sur la position des élus du 06, qui est celle-là. Attendons de voir développées des études qui donneront des éléments d'appréciation supplémentaires.

Serge JOVER – Parce que Nice Saint-Isidore, ce n'est quand même pas si loin de l'aéroport. Vous avez bien un val, si vous prenez l'exemple de Paris, par Val on rejoint très facilement – par la gare intermodale, on peut rejoindre très facilement le centre de l'aéroport. Et puis même, je vais vous dire, le tramway peut très bien monter jusqu'à Saint-Isidore. Pour l'instant, il est prêt à y aller, presque. Je ne comprends pas cette idée. Je vous dis ce qu'il en est de mon point de vue. Maintenant, si on persiste et signe là-dessus, sur la gare au MIN Saint-Augustin, il est clair que le passage de communes Biot, Mougins, Villeneuve-Loubet, comme on va être en aérien, il faut vraiment qu'on discute sérieusement des impacts. Le Loup, il est en aérien donc, c'est obligé que vous passiez.

Fabien PASTOUR – Le Loup, je ne sais pas. Le Var, oui, c'est en aérien, la Siagne, sans doute. La Siagne et le Var, sans doute.

Serge JOVER – Tous les fleuves.

Fabien PASTOUR – Très honnêtement, le Loup, ce n'est quand même pas la même problématique que le Var ou la Siagne. Très honnêtement, je pense que la descente, elle va se faire en tunnel mais c'est ma position à ce jour. Je ne vous le garantis pas.

Serge JOVER – Si c'est ce que vous dites, tant mieux.

Fabien PASTOUR – Je ne vous le garantis pas. Nous avons encore deux groupes de travail, les deux qui arrivent, on ne verra que cela. Je vous promets qu'on regardera ce point particulier et si on fait venir Alain ou Alan au prochain groupe, eux, ils vont nous expliquer comment on peut passer ou ne pas passer sur tel ou tel site de cours d'eau.

Serge JOVER – Vous avez des stations de pompage, des nappes phréatiques etc.

Fabien PASTOUR – D'accord. On va réétudier cela largement dans les deux groupes de travail qui viennent. Donc, vous, votre position, c'est : s'il y a ce point bloquant à Nice-aéroport, c'est le numéro 2. C'est cela ?

Serge JOVER – Oui.

Jean-Claude FROMENT – Je partage le point de vue de mon Président. J'attire quand même votre attention sur le fait que le projet initial LGV PACA mettait comme premier point le désenclavement des Alpes-Maritimes avec un temps de desserte Nice-Paris entre 3 heures 15 et 3 heures 30. Le choix du tracé Métropoles du Sud, c'est un choix qui a été fait. On ne peut plus revenir dessus. Cependant, cela n'a pas été un choix optimum pour atteindre l'objectif fixé en

priorité : la desserte de Nice depuis Paris en moins de 3 heures 30. En ce qui me concerne, le scénario 2 est évidemment le plus attractif puisque c'est celui qui va remplir au mieux cet objectif de temps le plus court sur le trajet Nice-Paris.

Quant au tracé, je rejoins mon collègue : vous nous avez montré ici une carte sur laquelle il y avait des zones de passage probables qui englobait jusqu'à au-delà de Saint-Isidore. Donc, vous l'aviez envisagé initialement.

Fabien PASTOUR – La zone faisait partie d'une zone très large.

Jean-Claude FROMENT – Vous nous confirmez que ce n'est pas un choix rationnel, technique mais que c'est un choix politique de mettre la gare là où c'est projeté.

Fabien PASTOUR – Il y a aussi des éléments techniques.

Brigitte GOURMANEL, Christiane COUSINIE – Non.

Jean-Claude FROMENT – Je vous dis, avec mon expérience du vécu de différents projets, que c'est une grave erreur qu'on regrettera dans dix ans. Ce tracé, en mettant une gare à Saint-Isidore, quoi qu'en disent les autres, cette gare à Saint-Isidore permet d'avoir un tracé plus au nord des zones habitées, plus facile à franchir par l'alternance de tunnels et de viaducs. Ensuite, rien ne s'oppose, comme on le disait, à avoir cette gare multimodale à Saint-Isidore. La desserte, trois kilomètres de plus pour aller à l'aéroport avec un tramway ou une liaison routière, cela ne pose aucun problème. Et vous avez toujours cette notion de gare multimodale puisqu'on doit développer la vallée du Var en lui amenant le tramway avec le train des Chemins de fer de Provence qui doit être amélioré. On a plein de grands projets dans les cartons niçois. Cela répond vraiment aux besoins qui vont surgir dans cette zone.

D'un point de vue anecdotique, je vous rappelle que lorsqu'on a conçu le réseau ferré du sud de la France, aucune gare ne s'est jamais trouvée au centre ville. Elles ont toutes été construites à l'extérieur des villes. C'est après, par la croissance, que les villes ont englobé les gares. Alors aujourd'hui, le choix de la gare ouest Alpes-Maritimes, c'est un bon choix, on voit que cela fait du sens au niveau de l'exploitation, des bassins de chalandise et de la desserte. Mais pourquoi s'obstiner à bloquer cette gare Nice TGV multimodal au bord de mer, dans la zone la plus dense et la plus inconfortable à aménager ?

Fabien PASTOUR – Il n'y a pas que des raisons politiques, il y a aussi des raisons techniques sur l'aménagement de la ligne classique et sur le passage des flux de TER qui font que Nice-aéroport est intéressante. Je sais que je n'arriverai pas à vous convaincre mais je voulais vous dire que la décision n'est pas seulement politique.

Serge JOVER – Est-ce que cela veut dire que vous allez mettre le TER sur la LGV PACA ?

Fabien PASTOUR – Non, mais la dé-corrélation des flux TER et du TGV Méditerranée pour rejoindre Nice-aéroport.

Serge JOVER – Parce que j'ai cru entendre que certaines personnes seraient favorables à l'idée de mettre le TER sur la LGV PACA au cas où. La question, c'est de savoir si aujourd'hui on choisit le MIN Saint-Augustin parce qu'on a dans l'idée qu'un jour, on pourra mettre les TER sur la LGV PACA.

Laurence GONTARD – Quand on fera la synthèse, tout à l'heure, on verra si le groupe souhaite qu'on fasse remonter cette demande au comité territorial.

Fabien PASTOUR – Pourquoi pas.

Brigitte GOURMANEL – Tout à fait.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Moi, je vais faire un peu le candide car je suis simplement Cagnois, responsable d'un petit quartier qui est près de la gare. Je me suis intéressé depuis

longtemps, depuis la troisième voie, à tous ces problèmes ferroviaires. En préambule, je souscris un peu à ce qu'ont dit mes deux collègues précédents. En fait, nous avons travaillé sur cette étude et d'un seul coup, maintenant, elle disparaît. J'en prends acte et je regarde toute la documentation qu'on m'a donnée et j'essaie de comprendre ce qu'il y a dedans.

Je me suis donc appuyé sur votre documentation mais après l'avoir lue, je me suis aussi appuyé sur ce que disaient les élus ou le Comité de pilotage. Pour faire court, si je reprends ces contenus, le Comité de pilotage a dit qu'il n'est pas favorable à Cannes-centre parce que c'est trop cher, mais qu'il fera un effort et qu'on desservira bien Cannes. Et là, je trouve qu'effectivement, il ne faut pas mésestimer le fait de desservir Cannes. C'est une ville importante, avec des festivités, etc. Mais peut-être pas jusqu'à la privilégier à l'extrême. Il y a effectivement une nuance que je comprends bien.

Ensuite, se pose le problème crucial pour moi : entre Cannes et Nice. Et entre Cannes et Nice, en page 99, j'ai trouvé une petite phrase excellente qui dit que c'est difficile de passer en aérien et que donc, on passera en souterrain. Parfait. Cela me convient.

Ensuite, le doublement des lignes, je n'ai pas de problème, 2023 puis 2040, on passe de deux heures à une heure, c'est bien. Techniquement, il y a plein de choses qu'il faudra qu'on discute. C'est évident qu'il y aura plein de problèmes, notamment un que j'ai évoqué à un moment donné, mais qui tombe si c'est un tunnel, c'est le saut de mouton. Mais si, dans ce passage, vous êtes en aérien – je ne connais pas exactement ce que vous allez faire, ce saut de mouton risque d'être un problème.

Ensuite, ce qui m'a guidé vers le choix définitif, c'est ce que j'ai regardé ici lorsqu'on regarde ce que vous avez fait sur l'ouest des Alpes-Maritimes, pour tous les autres secteurs aussi, et qu'on s'aperçoit qu'en fait, on retrouve que c'est ouest 06 plus raccordement qui sort avec la quantité de « favorables » la plus importante.

Alors au vu de ma petite analyse qui vaut ce qu'elle vaut parce que je m'excuse mais, comme je l'ai dit tout à l'heure, je ne suis peut-être pas complètement candide mais quand même un petit peu. Je privilégie le scénario 2, bien entendu, mais effectivement, si on voulait aller vers un maillage plus important, on pourrait peut-être regarder d'autres scénarios. Mais je crois que comme il faut prendre une décision, j'en resterai au scénario numéro 2. Je vous remercie.

Brigitte GOURMANEL – Moi, j'ai d'abord un premier point qui me dérange énormément. J'ai entendu à plusieurs reprises le terme de « vote ». Je le refuse totalement. Il n'est pas question de nous demander d'émettre un vote au niveau où nous en sommes.

Laurence GONTARD – On ne vote pas : on collecte vos avis.

Brigitte GOURMANEL – Nous sommes bien d'accord. Nous donnons un avis mais en plus, nous sommes pertinents à donner un avis uniquement sur notre secteur. Parce que les contraintes et besoins des secteurs 83 et 13, ce sont les habitants de ce coin-là qui sont plus pertinents à les porter. Donc, nous, nous sommes quand même plus au fait de nos besoins, des contraintes chez nous et surtout de la façon dont on a une vision prospective et globale de l'aménagement de notre territoire. On travaille en même temps, en parallèle avec cette concertation, on travaille également dans le cadre de la concertation OIN (Opération internationale) qui est un territoire à enjeu majeur, qui est central dans le département, qui a un avenir sur lequel il y a des enjeux vraiment très importants et qui, donc, ne peut pas être déconnecté des grands projets d'aménagement comme la LGV. On est obligés de considérer aussi bien l'OIN que le tracé LGV en cohérence avec les besoins qui vont être générés par l'OIN.

Dans notre secteur, on a, si on prend le diagnostic qui a pu être établi, des priorités criantes. On a des priorités en ce qui concerne les déplacements privés, les déplacements voyageurs, parce que nous sommes débordés par les déplacements routiers. On a des priorités en ce qui concerne parce que nous sommes aussi envahis par le fret routier, qu'il soit transit ou pas, et puis on a le

problème des transports de matières dangereuses, qu'il soit ferroviaire ou routier. Tout cela passe en centre ville et donc, tout notre secteur est soumis à des risques naturels, à des risques technologiques et au risque lié au transport de matières dangereuses, un risque qui n'est toujours pas pris en compte.

Le tracé doit, de toute façon, prendre en compte qu'il va traverser une zone sur-urbanisée dans laquelle la bande littorale rassemble 95 % de la population et qui comporte également des zones très sensibles, que ce soit la plaine ou la vallée du Var (ce n'est pas une plaine), qui est sensible au niveau risque inondation, on a des risques glissement de terrain, on a tous les risques géologiques, mais également, on a un intérêt écologique. Donc, on ne peut pas oublier ces points-là.

Donc, on travaille dans le cadre de l'OIN et dans le cadre de l'OIN, il y a également une demande concernant la gare à Saint-Isidore, parce que justement il y a, à cause des besoins de fret, des besoins de plateformes logistiques, nous avons besoin que cette réflexion soit faite. Le MIN disparaît. Le MIN était connecté au ferroviaire. Il remonte plus au nord et donc, il ne sera plus connecté au ferroviaire, uniquement au routier. Le PAL est uniquement routier. Actuellement, nous n'avons que des plateformes logistiques routières. La seule qui existait encore, c'est celle de Cagnes-sur-Mer qui devient une station d'épuration. Donc, on n'évolue pas dans le développement durable avec cette vision-là.

Enfin, je voulais juste lire une phrase qui m'a intéressée, qui est de Monsieur Jean-Marc DELION, qui est le directeur général délégué de Réseau Ferré de France, qui dit simplement qu'il faut faire de la qualité sans être au coût du TGV. Est-ce qu'il faut continuer sur cette lancée ? Le modèle TGV est cher en infrastructure et en billets client. On reproduit l'échec du TGV Nord et la faillite de la SNCF sous le poids des infrastructures. Moi, dans les alternatives qui sont proposées, je n'ai trouvé aucun projet qui nous satisfasse.

Fabien PASTOUR – Je vous remercie de citer mon directeur général délégué que j'aime beaucoup.

Brigitte GOURMANEL – C'était publié.

Fabien PASTOUR – Bien sûr, c'est publié. Cela ne va pas du tout à l'encontre de la LGV.

Laurence GONTARD – Cette citation a déjà été faite lundi.

Brigitte GOURMANEL – C'est très bien.

Christiane COUSINIE – Je voudrais revenir sur l'histoire de la gare à Saint-Augustin. En 2000, on n'était pas d'accord pour la troisième voie qui était destinée à faire passer le TGV. Donc, on a fait tout un tintouin. C'était en 2000-2006, par là. C'est là qu'on a proposé un projet qui était trop cher, qui n'était pas possible, mais en tous cas il mentionnait bien que pour faire des tunnels – parce qu'évidemment, nous demandions des tunnels pour le TGV et on nous a proposé des tunnels pour le TGV et pour les deux voies existantes. Donc évidemment, c'était forcément trop cher. Mais surtout, on nous a dit qu'il fallait passer plus au nord pour avoir une meilleure qualité des sols. Je ne vois pas comment il serait possible maintenant de passer à la fois en bord de mer et dans l'embouchure du Var pour faire un tunnel qui va poser vraiment beaucoup de problèmes géologiques. Cela, c'est une première chose.

Ensuite, comme c'est verrouillé, cette histoire de gare à Saint-Augustin, pour essayer d'éclairer un peu ces messieurs, j'ai parlé du problème du grand stade. Le grand stade, c'est impossible de le remplir. Ils ont fait des parkings qui sont limités, même en venant à quatre par voiture, après, on ne peut plus venir ni par l'autoroute ni par la route, donc il ne reste plus que le tramway. Nous avons calculé qu'en faisant le tramway plein, qui ne peut pas venir plus souvent que les cinq minutes, puisque c'est un tramway, il faut à peu près six à huit heures pour remplir le stade. Comme je le dis, cela, c'est si jamais Nice arrive à rattraper Rennes, mais enfin, bon, cela peut arriver ou alors, on ne fait pas un stade de cette taille-là si on pense ne jamais le remplir.

Evidemment, ce stade, il est à portée de vue de la gare qui est à Saint-Isidore. Donc évidemment, comme la moitié d'un stade, en général, cela vient de l'extérieur, cela résoudrait une grande partie du problème. Ce à quoi la personne qui était là s'est montrée tout à fait sincère. Elle a dit que là, on l'éloignerait du centre d'affaires. Le centre d'affaires, le plus simple serait de le faire à Saint-Isidore et cela résoudrait le problème. Moi, je vois les choses d'en haut. Cela ne permettrait peut-être pas de faire la gare à Saint-Isidore mais de faire une gare de marchandises qui desservirait le PAL, qui desservirait occasionnellement le grand stade et qui au moins pourrait aller au centre ville. Donc, c'est vrai qu'aucun des projets ne me convient car tous vont au centre ville mais à la vitesse, comme je le dis, du symbole du TGV : un escargot. Donc, cela ne me convient pas et cela ne me paraît même pas réalisable. Je ne comprends pas pourquoi il y a dix ans on nous a dit que ce n'était pas possible de faire un tunnel en bord de mer et que maintenant cela devient possible.

Quant au TER, c'est pareil, vous faites des améliorations mais y a-t-il eu une étude du recul littoral, qui a été faite ? A 30 centimètres par an, je vous assure qu'en 2023, ce sera à la mer. Je sais, on va arrêter le recul littoral, on va faire des digues etc. Ils ont mis des gros rochers à Cagnes-sur-Mer. J'ai mon fils qui va à la pêche, donc, il connaît le littoral par cœur : les rochers sont en train de partir à la mer. Alors ils ont fait des essais avec des sacs de sable mais d'abord, chez nous, il n'y a pas de sable, ce sont des galets, donc, on ne peut pas le faire. Les commerçants ont payé cela à Juan-les-Pins, cela s'est percé, cela n'a pas tenu. Il n'y a rien qui tient. Quand il y a 2 000 mètres de fond, on ne peut pas être plus fort que la nature. Ou alors, il n'y a que la bêtise qui est plus forte que la nature. Voilà.

Donc, cela ne me paraît pas possible de faire un tunnel qui aille à Saint-Augustin ou en aérien. Alors après, on peut arriver plus au nord et puis traverser. Là, je ne sais pas, il faudra faire un tunnel au travers de la Préfecture. Il faudra trouver une solution de ce genre-là parce que pour moi, ce n'est pas possible. Ou alors, c'est que vous décidez de dire « on prend ce tracé, on commence par Marseille et puis arrivés à Nice, on dira que non, finalement, il vaut mieux passer par ailleurs ». Cela laissera peut-être aux gens le temps de réfléchir. Si c'est cela, je suis d'accord.

Fabien PASTOUR – C'est votre position.

Christiane COUSINIE – Je sais, je ne sais pas faire de contour mais bon, on a déjà empêché un port, on va bien empêcher le train d'arriver à Saint-Augustin.

Jean-Michel GOUX – Je parlerai pour les Alpes-Maritimes parce que les Marseillais, les Toulonnais se débrouilleront entre eux, c'est un peu compliqué. Pour moi, il faut une véritable LGV. Une véritable LGV, c'est une ligne nouvelle et qui ne vient pas s'imbriquer avec la ligne littorale. Donc, je suis d'accord pour la gare ouest. Par contre, l'arrivée sur Nice Saint-Augustin et sur le MIN me pose un gros problème du point de vue de l'infrastructure et des sauts de mouton. En plus de cela, nous allons avoir deux voies qui vont continuer sur Nice. Donc, nous allons avoir cinq voies, les deux voies LGV, les trois voies littorales qui vont se fusionner sur deux voies. Nous allons avoir des trains à grande vitesse qui vont emprunter une ligne quasiment de métro entre le MIN, Nice-aéroport et Nice-ville. Cela me pose un gros problème. J'aurais mieux vu une gare du côté de Nice Saint-Isidore, cela ne m'aurait pas gêné. Voilà pour ce que j'avais à dire.

Brice PERRIE – Je ne vais pas me prononcer sur un des scénarios. Je vais juste rappeler l'importance de la desserte d'Antibes et de la technopole de Sophia-Antipolis, et surtout ce que l'on avait déjà évoqué, l'accessibilité des gares nouvelles, donc la nécessité et l'importance d'un maillage, le besoin d'un réseau de transport collectif autour de ces gares nouvelles, ce qui serait pour moi la clé de la réussite du projet. Et également, aussi, la mixité avec le fret et l'accélération des liaisons avec Nice et Marseille. Voilà pour mon avis.

Sophie DESCHAIN-FRES – Nous, on nous a présenté le projet ce matin alors c'est un peu difficile de se prononcer sur ces scénarios. Ceci dit, pour une ligne à grande vitesse, il paraîtrait logique que le plus rapide soit le mieux. La ville de Biot a tout de même des interrogations quant au tracé. Même s'il est souterrain, on a quand même la Brague qui passera en intersection avec la ligne.

Donc, là, on a quand même besoin de plus de précisions, savoir si la ligne va sortir et si cela sort, où.

La zone des 8 kilomètres, pour nous, est très importante, de savoir comment cela va se réduire jusqu'à 1 kilomètre et le tracé, pour nous, est important sur ce tronçon de la Brague, où on est quand même sur un parc naturel, où on a des zones protégées. J'ai des questions au niveau de l'environnement, sur tout ce qui est technologie au niveau des tunnels, comment cela marche, les impacts sur l'environnement, sur l'hydrologie, la géologie etc., sachant qu'on est quand même aussi dans une zone à risque inondation, sismique etc. J'attends vraiment un retour sur les analyses géologiques du tracé.

Après, forcément, par rapport à la situation de la gare ouest, il est évident qu'il va falloir travailler sur un maillage et qu'à partir de cette gare ouest, on puisse desservir très largement Sophia-Antipolis et la zone autour de cette gare, Cannes, Grasse etc. et donc de travailler en concertation avec ce qu'on est en train de faire sur la CASA, qui est un tracé de TCSP pour pouvoir développer un ou deux autres tracés de TCSP autour de Cannes et Grasse. Ce serait important de travailler en concertation et de bien travailler ce maillage à partir de cette gare ouest.

Alain ROLLAND – Pour le Département, je ne vais pas non plus apporter un choix en disant que c'est telle variante que préfère le Département puisque ce choix n'a pas été fait par les élus. Donc, je ne m'y risquerai pas moi-même. Je rappellerai simplement les principaux objectifs, qui sont d'abord la vitesse, évidemment, puisque c'est l'objectif premier affirmé par le Département lorsqu'il s'est lancé dans l'aventure de la ligne à grande vitesse, et le raccordement sur le réseau national et européen et notamment l'arc méditerranéen.

C'est aussi la libération au maximum de l'emprise de la ligne classique pour apporter un service TER de haute qualité à la desserte des Alpes-Maritimes. Et enfin, une maîtrise des coûts, donc éviter de multiplier, notamment, les gares et surtout les gares souterraines qui sont très coûteuses.

Par rapport au choix de Saint-Augustin, je rappellerai qu'il est vrai que c'est un choix qui a motivé depuis longtemps les élus départementaux parce qu'il représente un enjeu stratégique considérable, non seulement pour l'agglomération niçoise mais aussi pour l'ensemble du département. C'est vraiment le centre du département, Saint-Augustin. C'est vrai que le Département a acté ce choix et orienté sa réflexion sur ce choix. Il y a quand même quelque chose de techniquement très important par rapport à une gare qui serait à Saint-Isidore, c'est que le système ferroviaire doit être articulé entre la ligne LGV et le système TER de façon à pouvoir dispatcher la clientèle qui arriverait ou partirait par TGV par rapport au système de TER de la côte d'azur. Et si, effectivement, on a deux gares très séparées, même si un jour il y a un tramway entre les deux, on n'aura pas du tout le même fonctionnement et les possibilités d'échange entre les systèmes ferroviaires que si on a une gare commune.

Pascal NICOLETTI – A l'envers, en partant des points de départ, et puis j'essaierai de finir par du général, il est évident que la gare multimodale sur Nice Saint-Augustin nous paraît essentielle. Elle fait bien partie du projet OIN vu qu'elle est quand même inscrite depuis longtemps dans une stratégie de développement de l'interconnexion de construction d'énormément de surfaces. Je pense qu'au moment où des choix urbanistiques sont faits de densifier une zone avec les contraintes, c'est vrai, de routes, d'aéroport, de train, c'est quand même mieux que de les éparpiller. Je pense qu'il y a des gens suffisamment réfléchis qui ont porté ce projet et nous trouvons tout à fait normal que les quatre scénarios aient repris Saint-Augustin car très sincèrement, nous ne voyons pas quelle autre solution offre cette efficacité et cette capacité de maillage.

Pour rebondir sur le maillage, il est clair qu'il faudrait une nouvelle gare dans l'ouest du département. Il est vrai que les acteurs locaux vont certainement trouver une solution pour qu'il y ait une gare qui soit trouvée, acceptable, en fonction des lieux proposés. Il est vrai que si RFF, dans son suivi et contact avec l'ensemble des municipalités, ne s'arrête pas uniquement aux

positions politiques mais est capable de faire des propositions on va dire « techniques », peut-être que les politiques parviendront à rebondir dessus à terme. Même si vous devez revenir sur une solution de corridor à un kilomètre, serait-il possible d'avoir plusieurs variantes de corridors à proposer à l'ouest, de manière à ce que ce soit peut-être plus simple ?

Toujours dans cet objectif de maillage, il est évident que beaucoup de problèmes qui sont évoqués ont une réponse plutôt commerciale, à apporter par la SNCF plutôt que par RFF. On parle bien d'une ligne nouvelle, aujourd'hui, à créer, une LGV et il y a beaucoup de problèmes de meilleure desserte de la CASA par des interconnexions de bus en site propre, de maillage sur la plaine de la Siagne, voire avec un embranchement sur Cannes. Ce sont des solutions qu'il faut conserver à terme en analyse mais beaucoup sont des réponses commerciales, peu sont des réponses techniques sauf ce qu'on pourrait reprendre sur notre territoire sur ce qu'on pourrait appeler le scénario 4.

S'il fallait amener une conclusion plus généraliste, c'est évident que comme nous voulons une ligne la plus rapide possible, nous pencherions plutôt pour le scénario 2 qui semble être le seul à être « le plus rapide ». On ne va pas agresser nos amis varois mais il est vrai qu'il y a une vraie problématique à traiter dans le Var pour laquelle nous ne sommes pas intervenus en direct. Il est évident qu'une variante territoriale qui reprendrait un bout du scénario 4 peut-être, aussi, être tout à fait envisagée. Nous, ce que nous souhaitons simplement, c'est que les gens n'oublient pas que nous sommes quand même dans une stratégie d'urbanisation pour les cinquante ans à venir et que hélas, nous avons un territoire qui est fait comme il est fait. On ne peut pas supposer, même si aujourd'hui tout le monde regrette que les routes soient à côté de là où il y a les maisons et à côté de là où il y a les voies de chemin de fer, on ne va pas revenir cent ans en arrière. L'histoire de notre zone l'a faite telle qu'elle est. Il ne faut pas loucher l'histoire future. Il faut absolument qu'on arrive, sur l'ouest, à trouver un fonctionnement correct et sur l'est, qu'une connexion avec l'Italie, ce n'est pas le sujet, mais qu'elle soit une réalité à long terme.

Juste une petite réflexion personnelle pour la problématique de Saint-Laurent du Var qui se dit que hélas, on est obligés de supporter une sortie. Je ne sais pas si vous avez, en fonction de vos problèmes techniques, pu étudier, il y a le pont de chemin de fer mais il y a aussi un pont d'autoroute. Je ne sais pas quelles sont les capacités d'interconnexion qu'il y a, de rayon de giration pour ramener des voies. En fait, tout concentrer le long de la voie de chemin de fer actuelle, c'est une solution. Il y a des territoires où on peut travailler facilement aussi, ce sont les plateformes Escota parce que de toute façon, ils ont aussi toute une réflexion à mener sur ce nœud routier qui est de toute manière à reprendre à terme vues les difficultés et le nombre d'accidents qu'il y a sur cette zone. Cela, je ne sais pas si c'est envisageable ou si cela a été envisagé, je ne sais même pas si c'est faisable, mais bon.

Fabien PASTOUR – Je pense que cela fait partie de la réflexion des bureaux d'étude. Je transmettrai aux intéressés. Je laisse maintenant Laurence faire la synthèse.

Laurence GONTARD – Je vous remercie tous. On va essayer de synthétiser les positions du groupe qu'on remontera au Comité territorial. Je vais commencer par ce qui est facile et on terminera par les points de désaccord. Le premier point de convergence que je vous propose, c'est que tout le monde a l'air d'accord sur le fait qu'il est nécessaire d'avoir une ligne nouvelle à grande vitesse.

Christiane COUSINIE – Nouvelle : entièrement nouvelle.

Laurence GONTARD – Deuxième point : privilégier le maillage dans les Alpes-Maritimes. C'est bien ce qui a été dit.

Serge JOVER – Il y a eu une volonté aussi de privilégier le scénario 2 qui n'est pas sur le maillage.

Christiane COUSINIE – Si le maillage est à Nice-centre, d'accord.

Laurence GONTARD – Les deux sont compatibles.

Serge JOVER – Il faut voir les conséquences dans le temps, si on fait un maillage dans les Alpes-Maritimes, combien de temps cela va rallonger.

Laurence GONTARD – Le fait qu'il y ait une virgule sur Cannes ne change absolument rien au niveau temps.

Pascal MARQUES – Sept minutes entre les deux scénarios.

Serge JOVER – Moi, ce que je dis aujourd'hui, cela dépend de quel maillage. Mais beaucoup de gens ont dit qu'ils voulaient le scénario 2 et je n'ai pas entendu que c'était le plus maillé.

Pascal NICOLETTI – A mon avis, il vaut mieux prendre le maillage comme une alternative à une absence de réponse commerciale de la SNCF. Car l'intérêt est de pouvoir desservir Cannes dans de bonnes conditions. C'est cela qui est souhaité.

Laurence GONTARD – Ce qui a été dit, c'est la nécessité d'une bonne desserte de Cannes. La grande vitesse – les temps de parcours les plus rapides ont été cités par tout le monde.

Bernard LEVERE – Par la majorité.

Laurence GONTARD – Ils ont été cités par tout le monde. Je propose également de mettre l'accessibilité des gares nouvelles. Moi, c'est tout ce que j'ai vu en points de réelle convergence.

Maintenant, il y a aussi des attendus que j'ai notés. Donc, là, ce sont des éléments de réponse qu'on doit apporter pour permettre à chacun d'entre vous de se positionner. Sont attendues des réponses sur le fret. J'ai noté des attendus sur les propositions commerciales et tarifaires, ainsi que des attendus sur la prise en compte des enjeux environnementaux mais là, cela tombe bien parce que c'est exactement ce que nous devons discuter dans les deux prochains groupes. Quand je dis « environnementaux », c'est dans le sens très large du terme.

Pascal NICOLETTI – On a quand même beaucoup parlé de Nice Saint-Augustin. Je trouve normal que ce soit marqué sur un des deux tableaux quitte à préciser que certaines personnes y sont peut-être opposées mais qu'elles n'ont pas d'avis sur la ligne globale pour certaines. D'autres en ont. Il y a quand même toute une majorité d'acteurs, on va dire de représentants des communes, des communautés, des personnes desservies qui sont globalement cohérentes avec le schéma proposé par l'OIN, les acteurs économiques et les acteurs du Comité de pilotage.

Laurence GONTARD – Pourrait-on dire que le monde associatif représenté au sein du groupe de travail y est défavorable ?

Pascal NICOLETTI – Pas tous.

Serge JOVER – Les collectivités ici présentes sont favorables au MIN Saint-Augustin.

Laurence GONTARD – Voilà.

Pascal NICOLETTI – Il y a trois personnes dont deux du même groupe qui sont défavorables.

Brigitte GOURMANEL – Voilà, les collectivités et le Conseil régional.

Pascal MARQUES – Le Conseil régional n'a pas parlé de Saint-Augustin.

Serge JOVER – Oui, mais vous êtes favorables au MIN Saint-Augustin. J'ai cru comprendre cela, tout à l'heure. Au niveau des représentants associatifs, on a tous l'impression, à moins que je me trompe, d'être plutôt sur la gare de Saint-Isidore.

Laurence GONTARD – C'est ce que j'ai perçu.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Ce n'est pas tout à fait ma position. J'ai dit « dont acte », c'est fini, je passe à autre chose.

Pascal NICOLETTI – Tout à fait. C'est ce que j'ai cru comprendre. On peut le regretter mais on pense, à part une associations qui dit vraiment « je veux le mettre à Saint-Isidore », il me semble que les autres ont acquiescé.

Christiane COUSINIE – Non : nous sommes quatre ou cinq associations, au moins, le GIR Maralpin, Villeneuve-Loubet, l'ADHEC, ACL... au moins cinq.

Pascal NICOLETTI – Mais vous représentez trois associations chacun.

Christiane COUSINIE – Ce n'est pas que nous sommes opposés à Saint-Augustin, c'est que c'est une bêtise de faire un entonnoir, c'est tout.

Pascal NICOLETTI – Je ne sais pas si c'est une bêtise. Je ne suis pas technicien.

Serge JOVER – Ce que je reproche, déjà, dans le débat, c'est qu'on soit bloqués sur le MIN Saint-Augustin et qu'il n'y ait pas de débat d'ouvertures sur autre chose. Je crois que cela, c'est un problème dans la concertation.

Pascal NICOLETTI – Vous regrettiez que ce ne soit pas pris par l'OIN. Je suis désolé, ça fait partie du programme de l'OIN depuis le début, la gare multimodale de Nice Saint-Augustin, on en parle depuis avant même que les Métropoles du Sud aient été arrêtées.

[Brouhaha]

Serge JOVER – Qui l'a fait passer là ? Si la gare est à Saint-Isidore, cela fait partie aussi de l'OIN.

Christiane COUSINIE – Je vais ressortir le projet d'il y a dix ans et je vais dire que je veux le projet d'il y a dix ans, parce qu'il était très bien, celui d'il y a dix ans, de TGV. Il était trop cher mais il était très bien.

Fabien PASTOUR – Je voudrais juste préciser que dans ce projet, comme je vous l'expliquais la dernière fois, on est partis dans un sens différent de celui des autres projets en France, c'est-à-dire qu'on est partis d'un besoin de transport pour aller vers l'infrastructure qui y répond. Cela, c'est clair. Là, on a un schéma de desserte TER, un schéma de desserte grande vitesse, et pour y répondre, la solution que propose le maître d'ouvrage et qui a été validée par le Comité de pilotage et qui correspond en plus à une volonté politique, c'est d'avoir ce pôle d'échanges à Nice-aéroport. Sinon, on ne peut pas mettre tous les TER qu'on veut.

Christiane COUSINIE – On ne comprend pas.

Serge JOVER – On n'a pas compris, là.

Christiane COUSINIE – De toute façon, les TER, ils vont partir à la mer.

Fabien PASTOUR – La solution d'infrastructure qui permet de répondre aux circulations TER et grande vitesse qui sont souhaitées et validées par le Comité de pilotage, c'est Nice-aéroport.

Serge JOVER – Continuez avec les TER, s'il vous plaît.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Pour faire un bon maillage, en définitive, on se retrouve face à une réalité qu'il n'y a que ce point géographique qui nous paraisse évident.

Brigitte GOURMANEL – Pourquoi pas la gare de Nice-centre, alors ?

Serge JOVER – Ce qu'on est en train de dire aujourd'hui, vous oubliez le fait qu'il y a le tram qui va intervenir. Je veux dire que le maillage, il y sera. Vous allez avoir le tram avec Saint-Isidore et l'aéroport.

Fabien PASTOUR – Saint-Isidore, c'est une gare TER, ce n'est pas une gare grande vitesse. Telle que vous la voyez, de la façon dont vous l'aviez dit tout à l'heure, c'est que Saint-Isidore reçoit des TER.

Christiane COUSINIE, Jean-Paul CHARBONNIAUD – Non, des TGV.

Fabien PASTOUR – Cela ne répond pas à votre besoin que des TGV desservent Saint-Isidore.

Christiane COUSINIE – Qu'ils passent par Saint-Isidore.

Laurence GONTARD – Vous voudriez que la gare qui est prévue à l'aéroport soit à Saint-Isidore ?

Pascal NICOLETTI – Je ne sais pas exactement d'où vous êtes. Qui a déjà pris des grandes interconnexions, comme à Paris gare du Nord, à titre professionnel ou quotidien ? Moi, je l'ai fait pendant dix ans.

Serge JOVER – J'ai pris le train à Orly. Cela marche très bien.

Pascal NICOLETTI – Non, mais une vraie connexion souhaitée pour connecter du TER avec du train, je pense que la réponse, ce n'est pas pour rien qu'on la retrouve dans tous les scénarios, c'est Nice Saint-Augustin. Avec en plus une interconnexion qui développe encore plus, grâce à l'aéroport et grâce au tramway, et qui est vraiment le nœud multimodal d'entrée sur le département.

Serge JOVER – Vous allez traverser et amener du fret et tout cela en plein centre ville alors que Saint-Isidore est vraiment la gare idéale, surtout si vous mettez le fret.

Pascal NICOLETTI – Je crois que le fret, il faudra en reparler.

Serge JOVER – Il faut revoir les choses, à ce niveau-là. Parce qu'aujourd'hui, on a fait un raisonnement sans tenir compte du fret. C'est cela, aussi, le problème.

Pascal NICOLETTI – Vous savez que le fret, ce sont des plateformes logistiques où le PAL, c'est ridicule par rapport à ce qui est fait aujourd'hui en France sur d'autres zones. L'avenir, hélas, du département, c'est l'est-Var. Ramené au territoire bloqué par la mer, la montagne et la densification urbaine qui vient, l'avenir du 06, c'est l'est-Var. Il faut à un moment regarder à la taille de ce qui s'est fait aujourd'hui, ce ne sont pas quelques milliers de mètres carrés d'entrepôts qui font une zone logistique et qui font l'avenir. Je ne sais pas comment seront développées, normalement, dans trente ans, les transports. Mais je crois qu'aujourd'hui, on a des existants. Vouloir mettre le PAL en avant pour dire que c'est une zone logistique, cela n'a rien à voir avec les zones logistiques lourdes qui existent.

Brigitte GOURMANEL – Pour appuyer ce que vous dites, on était en train de prévoir quand même une possibilité de transférer l'aéroport de Nice au Luc. Non, non, s'il vous plaît.

Fabien PASTOUR – On peut faire remonter au Comité territorial qui est que les membres du groupe de travail Sophia-Antipolis ont noté qu'ils auraient souhaité une gare à Saint-Isidore.

Brigitte GOURMANEL – Et on n'est pas les seuls.

Pascal NICOLETTI – La plupart associatifs, parce que moi, je suis désolé mais les acteurs représentant aussi bien le Conseil général, Nice Côte d'Azur, la CCI jugent très pertinent le fait d'avoir mis la gare...

Brigitte GOURMANEL – C'est bien ce que je disais, ce sont les collectivités.

Brigitte GOURMANEL – Les politiques.

Christiane COUSINIE – Les collectivités et les financeurs. Et les citoyens, pfft.

Brigitte GOURMANEL – Et les payants, ceux qui paient, ils ne discutent pas.

Jean-Claude FROMENT – Il n'y a pas de concertation.

Serge JOVER – La question qu'on pourrait poser à Monsieur MARZOLF, c'est pourquoi dans le cadre de la concertation il n'y a pas de débat sur la gare finale sur Nice.

Fabien PASTOUR – Un mot sur la concertation au sens large, pas sur ce point-là mais sur toute la concertation en général. C'est l'un des rares projets en France sur lesquels on présente

quatre scénarios sur lesquels on discute. C'est une chance. Après, les quatre scénarios ne sont pas tous très bien passés.

Serge JOVER – C'est bien. C'est de la gare dont je parle.

Fabien PASTOUR – Déjà, on a une opportunité de discuter. Et puis la concertation, ce n'est pas discuter de tout le projet, c'est discuter d'un programme de projet qui a été proposé. Et donc, des fois, dans des programmes de projet, il y a des options qui ont déjà été prises sur les voies et autres. Je ne parle pas de la LGV PACA en particulier : je suis dans le cadre général de la concertation. La concertation, ce n'est pas discuter de tout dans son environnement, c'est discuter de certains points qui ont été proposés.

Brigitte GOURMANEL – C'est la troisième réunion que je fais ici, dans le 06. Je n'ai jamais vu un représentant du débat public et je trouve que ce n'est pas normal. Il n'était pas présent à Nice le 15 septembre 2011. La première réunion de travail, il n'y a pas de représentant. La deuxième réunion, il n'y a aucun représentant. Je comprends très bien qu'il ne vienne pas à ces réunions mais ce n'est pas normal qu'à la première réunion de Nice, on n'ait pas eu Monsieur MARZOLF présent ou son représentant.

Fabien PASTOUR – Monsieur MARZOLF est garant de la concertation. Il est totalement indépendant de RFF. On n'a aucun moyen, nous, de lui dire où il doit aller. Il fait ce qu'il veut. Après, s'il vient ou s'il ne vient pas, je n'y peux rien.

Laurence GONTARD – Est-il possible de l'inviter ?

Fabien PASTOUR – On peut le solliciter au nom du groupe pour qu'il soit présent au prochain groupe de travail, si c'est ce que vous souhaitez. Après, c'est juste une invitation, il a le droit de venir ou de ne pas venir. Je n'y serai pour rien s'il ne vient pas.

Brigitte GOURMANEL – C'était une remarque. Surtout qu'à la première réunion, qu'on n'ait pas eu de représentant, à Nice, du garant de la concertation... Je comprends très bien que Monsieur MARZOLF n'était pas disponible, peut-être, mais il pourrait au moins se faire représenter.

Laurence GONTARD – Il était présent à Marseille et à Toulon. Il était pris par une autre réunion de débat public le soir de la réunion publique à Nice. C'est pour cela qu'il n'était pas là.

Fabien PASTOUR – Il était présent au collège des acteurs la semaine dernière. Je ne suis pas d'accord avec ce que vous avez mis, ce n'est pas exactement ce qui a été dit : « une majorité d'acteurs associatifs », en fait, ce sont quatre acteurs associatifs qui ont donné leur position.

Christiane COUSINIE – Qui représente qui ?

Serge JOVER – Moi, je représente le Conseil de développement de la CASA et l'ADEV.

Pascal NICOLETTI – Il faut citer ces associations.

Christiane COUSINIE – Moi, je représente le GIR Maralpin, ACL, Région verte.

Brigitte GOURMANEL – ADSPV.

Christiane COUSINIE – Et avec Monsieur, cela fait cinq.

Pascal NICOLETTI – En plus, il faut savoir si les gens sont là au titre du Conseil économique d'une commune ou d'une association, parce qu'après, on a du mal à le distinguer.

Serge JOVER – Il y a aussi le Conseil de développement de la CASA.

Pascal NICOLETTI – Vous représentez le conseil de développement de la CASA ?

Brigitte GOURMANEL – Oui, je suis Vice-président.

Pascal NICOLETTI – Je suis désolé, moi, la dernière fois où j'ai vu Monsieur le Ministre, il a été très clair. Il a dit que sa position vis-à-vis de la LGV, c'était qu'on n'en avait pas voulu à Antibes et que l'essentiel, c'était qu'on puisse aller le prendre ailleurs. Moi, je veux très bien que la CASA ait beaucoup à dire sur l'implantation d'une gare rive gauche du Var. Je trouve ça très pertinent. On s'exprime bien sur l'ensemble du territoire, nous, au niveau Chambre de Commerce et d'Industrie. Il n'empêche que je ne vois pas tellement l'intérêt du conseil de développement de la CASA de – on va dire « s'immiscer » dans le choix de l'OIN qui a été de définir une zone. Après, il faut faire la part des choses.

Serge JOVER – Je vais vous répondre. Tout à l'heure, je vous ai dit que le choix de la gare de Nice, c'est un entonnoir et les impacts environnementaux sur la CASA vont être énormes. C'est pour cela que je vous ai dit que sur Saint-Isidore, il y aura beaucoup moins d'impacts environnementaux.

Pascal NICOLETTI – Je n'en sais rien. C'est vous qui le dites.

Serge JOVER – Regardez les cartes. J'espère que vous avez regardé les documents.

Pascal NICOLETTI – Le poids de l'impact environnemental, on a quand même entendu la quantité de fret qu'il devrait y avoir, il y a quelques ouvrages en ponts, bon, très bien.

Laurence GONTARD – Les impacts environnementaux seront étudiés dans les prochains groupes.

Pascal NICOLETTI – De toute manière, on ne peut pas revenir à nos anciens grigris d'avant. On a décidé qu'on voulait une LGV, je crois que tout le monde est d'accord là-dessus. On sait qu'on est majoritairement en tunnel et il y a quelques passages, hélas, en pont.

Serge JOVER – Je vous ai dit que le CDD de la CASA n'a pas de fonction réglementaire, pratiquement. Moi, je voudrais vous dire une phrase. Je ne sais pas si vous étiez là à la dernière réunion. Ce n'est quand même pas de moi si cela a été présenté, à moins qu'on l'ait modifié un petit peu : « un des enjeux de l'insertion de la ligne sera d'identifier des points de passage possibles en surface dans les espaces non urbanisés entre Mougins, Mouans-Sartoux et Villeneuve-Loubet ». Donc, c'est un peu normal que le CDD ou ses représentants s'inquiètent de ce qui va se passer sur la CASA.

Bernard LEVERE – On l'a modifié, cela.

Fabien PASTOUR – On l'a modifié.

Laurence GONTARD – Je suis un petit peu embêtée de mettre le Conseil de développement de la CASA parce que Monsieur MUSSI, qui est représentant de la CASA, est parti. Et il n'a pas du tout exprimé cela tout à l'heure.

Brigitte GOURMANEL – Mais Madame, cela n'a rien à voir.

Serge JOVER – Le Conseil de développement, cela regroupe des associations.

Brigitte GOURMANEL – De la société civile.

Pascal NICOLETTI – Je suis désolé, jusqu'à ce que vous soyez mandatés par eux, vous ne pourrez pas les représenter.

Serge JOVER – Attendez, je suis Vice-président.

Brigitte GOURMANEL – Nous avons été mandatés par eux, missionnés par le Conseil de développement, il y a une délibération qui nous a missionnés pour participer à ce débat.

Pascal NICOLETTI – A titre d'associations.

Brigitte GOURMANEL – Au titre du Conseil de développement. Je suis désolée.

Serge JOVER – C'est le Conseil de développement. Cela ne change rien, de le laisser.

Laurence GONTARD – Cette formulation vous convient-elle ?

Brigitte GOURMANEL – Ajoutez l'ADHEC, s'il vous plaît, et l'ADSPV.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Vous avez mis « Région », alors ?

Brigitte GOURMANEL – C'est Région Verte, association agréée par arrêté ministériel, donc qui a un agrément national.

Laurence GONTARD – Donc, on fait remonter tout cela au comité territorial ? Tout le monde est d'accord ?

Jean-Claude FROMENT – Personnellement, vous faites remonter le problème de l'implantation d'une gare à Saint-Isidore. Je ne me contenterai pas d'une réponse du type : le Comité machin chose, qui préside au développement de Nice, qui a décidé que c'est à Saint-Augustin. Cela ne me satisfera pas. Si vous me dites, vous, RFF, qu'on a une possibilité, que cela représente tel intérêt, tel inconvénient, qui viendrait compléter en plus un point de vue des différentes collectivités, là, cela me conviendra. Mais je ne veux pas d'une réponse qui soit politique.

Pascal NICOLETTI – La réponse, je l'ai entendue, c'est l'interconnexion TER.

Christiane COUSINIE – C'est le centre d'affaires : on fait un TGV pour desservir un centre d'affaires.

Fabien PASTOUR – La réponse technique, je vous la donne : Nice-aéroport, c'est la gare qui permet d'atteindre les objectifs de desserte demandés.

Jean-Claude FROMENT – Moi, je vous répondrai que quand on regarde les dessertes futures, il y a une liaison nord-sud à partir du littoral.

Christiane COUSINIE – Ce n'est même pas construit. C'est pour desservir une zone qui n'est même pas construite.

Jean-Claude FROMENT – On va avoir un gros travail qui sera fait sur la ligne de Nice-ville. Vous allez avoir une ligne de tramway qui va aussi desservir. Vous allez avoir les liaisons routières qui vont être améliorées. Donc, le côté multimodal à Saint-Isidore, on va l'avoir au même titre qu'on l'a à Saint-Augustin. Je voudrais qu'on ait cette vision et qu'on ne soit pas sclérosés sur « non, c'est Nice Saint-Augustin ». Il faut avoir de l'espace.

Laurence GONTARD – On voit quel type d'argumentaire, quel type d'experts on peut consulter, on peut faire venir sur ces thèmes.

Pascal NICOLETTI – Pouvez-vous simplement ré-expliciter une problématique globale de nouvelle ligne LGV à laquelle nous avons souscrit ? Cela doit participer quand même, globalement, à l'amélioration de la mise en place des objectifs transport de 2023, qui passera par une identification TER de la ligne actuelle. Et donc, il faut bien qu'il y ait des interconnexions faites entre ces lignes. Et l'interconnexion numéro 1, en mode multimodal, cela reste quand même Nice Saint-Augustin. C'est quand même ce qui a été amené par l'ensemble des acteurs techniques et des élus. Je ne sais pas qui vous voulez faire intervenir comme expert pour demander à RFF de justifier que, pour mettre en place le plan qui est souhaité pour 2023, il faut passer par Nice Saint-Augustin. C'est comme si vous mettiez en cause le fait d'avoir un expert pour définir des hypothèses de base. Sinon, vous cassez la LGV, on peut très bien faire une ligne LGV faisant le tour des Alpes-Maritimes pour aller directement à Marseille. Mais il y a un objectif de desserte des Alpes-Maritimes, qui est essentiel, qui passe par une nouvelle ligne LGV interconnectée. Et l'interconnexion, c'est Nice Saint-Augustin, ce n'est pas Saint-Isidore, ce n'est pas Plan du Var.

Christiane COUSINIE – Et pourquoi pas Nice-centre ?

Brigitte GOURMANEL – Après le débat public, après tous les ateliers, après tout le travail de réflexion qui a été mené, nous n'en étions pas du tout à bloquer sur Saint-Augustin. C'est faux, je suis désolée.

Jean-Claude FROMENT – Moi, j'ai participé à une réunion en Préfecture avec des spécialistes géologues à qui on a soumis le problème en demandant s'il y a des contraintes particulières à passer plus au nord. Cela s'est passé pendant plusieurs après-midi. Nous avons travaillé sur des cartes géologiques. Ils ont donné leur avis en disant qu'effectivement, par le nord, on trouve des terrains beaucoup plus stables, plus aptes à accueillir un tracé LGV que la partie la plus proche du littoral. En plus, quand on regarde, on s'éloigne des zones habitées tout en ne pénalisant pas le trajet.

Pascal NICOLETTI – Et quand les gens viennent à Saint-Isidore, ils font quoi ?

Christiane COUSINIE – Que fait-elle, la gare, à Saint-Augustin, ce n'est même pas construit ? C'est pour desservir des bâtiments qui ne sont pas construits. Il suffit de refaire le dessin ailleurs et c'est bon.

Pascal NICOLETTI – Demandez aux gens de RFF ce qu'ils font une ligne à Saint-Isidore, comment ils interconnectent le centre et le reste de la ligne.

Christiane COUSINIE – Ils continuent jusqu'au centre-ville, bien sûr.

Brigitte GOURMANEL – Il y a tout le maillage, qui est déjà construit, qui existe déjà.

Serge JOVER – C'est certain, cela va coûter un peu plus cher parce qu'il faudra rejoindre la gare du centre-ville, je suis d'accord avec vous.

Pascal NICOLETTI – Cela vous paraît plus simple de faire Saint-Isidore, centre ville que la seule solution qui vous est proposée pour l'instant ?

Serge JOVER – Vous restez en 2011 et vous ne voulez pas vous projeter en 2023. Regardez en 2023 comment sera le secteur. Je pense que c'est une aberration de tout vouloir concentrer. Nous le redisons. Vous êtes en train de faire sur le bord de mer un bouchon qui fera qu'on ne pourra plus passer par Nice.

Pascal NICOLETTI – Non.

Serge JOVER – Il va y avoir une congestion incroyable. Je ne comprends pas qu'on puisse raisonner comme cela. Je veux dire : il faut m'expliquer comment on va circuler. Tout le monde va arriver là.

Brigitte GOURMANEL – Tout le monde va se jeter là.

Serge JOVER – Tout le monde va se jeter là. Je ne comprends pas, il faut m'expliquer ce que vous prévoyez. Il n'y a rien de prévu autour.

Pascal NICOLETTI – Ce n'est pas vrai car c'est la première zone qui a été lancée sur l'OIN.

Serge JOVER – Je vous demande de vous projeter sur 2023, pas en 2011.

Pascal NICOLETTI – Justement, cela va être surdensifié.

Bernard LEVERE – On peut demander à l'OIN, à l'EPA, à Nice côte d'azur, de nous expliquer les études de cette création qui sont en cours et qui justifient la création d'une gare multimodale.

Fabien PASTOUR – Je vais ajouter un point. Clairement, je vous dis que c'est cela qu'il faut faire pour remplir les objectifs de desserte. Je vous le répète : c'est cette gare. Vous n'êtes pas d'accord avec moi. Il y a une volonté politique exprimée. Vous ne la recevez pas non plus. Il y a aussi un principe de réalité économique qu'il faudra prendre en compte un jour ou l'autre. C'est-à-dire que si on fait une gare à Saint-Isidore, il faudra ajouter des longueurs de tunnel assez impressionnantes. Cela, c'est uniquement la partie ligne nouvelle. Vous avez aussi toute la

desserte TER à faire passer sur le littoral dans une zone où il va falloir mettre quatre voies pour faire circuler tous ces TER.

Brigitte GOURMANEL – Pourquoi, puisqu'on les libère des TGV ?

Fabien PASTOUR – Vous rajouterez un coût d'infrastructure.

Serge JOVER – Vous avez dit tout à l'heure que c'était séparé et que cela n'a rien à voir avec le TER. Vous l'avez dit vous-même.

Laurence GONTARD – Grâce à la gare de Nice-aéroport, on peut faire circuler tous les trains entre Nice-aéroport et Nice-ville. Si cette gare n'est pas là, ce n'est plus possible.

Fabien PASTOUR – Cela représente des coûts de longueur de tunnel en plus. Faire sortir des tunnels dans Nice, pour arriver à Nice-ville et desservir Nice-ville, parce que c'est quand même la commande, de passer par Nice-ville. Métropoles du Sud, cela veut dire passer par Nice-ville.

Brigitte GOURMANEL – Evidemment.

Serge JOVER – Vous avez un tunnel de prévu en 2040.

Fabien PASTOUR – Où cela ?

Serge JOVER – Moi, j'ai vu là-dedans que...

Fabien PASTOUR – Le scénario 4 ? Le scénario 2 ?

Serge JOVER – Les deux voies de tunnel, c'est du provisoire, c'est pour 2023, mais d'ici 2040, il faudra doubler, soit (vous nous l'avez dit la dernière fois) pour passer en direct sous Nice vers l'Italie, soit avec une gare.

Fabien PASTOUR – C'est un des scénarios qui propose de ne pas s'arrêter par Nice-ville et de s'arrêter. Il y en a un. Donc, moi, ce que je vous dis, c'est que si vous faites Saint-Isidore, vous avez des longueurs de tunnel en plus ce qui va faire exploser le coût des tunnels. On peut le prendre en compte. On va exploser également les coûts sur les infrastructures existantes pour faire passer tous les TER qu'il faut. Soit c'est cela, soit on ne les fait pas tous passer. Donc, il y a un principe de réalité économique, c'est qu'à un moment donné, l'addition va être tellement grosse qu'on va nous dire « votre LGV, vous l'oubliez ». On déjà perdu du temps – c'est vrai que cette LGV, cela fait longtemps qu'elle dure.

Serge JOVER – Dans le scénario 4, vous avez un tunnel sous Nice.

Fabien PASTOUR – Oui, un tunnel sous Nice mais la gare de Nice est à Nice-aéroport dans ce cas-là.

Serge JOVER – Rien ne vous empêche de faire une gare à Saint-Isidore et d'avoir un tunnel sous Nice.

Fabien PASTOUR – Pourquoi elle est à Saint-Augustin et pas à Nice-aéroport ? C'est que comme disait Monsieur, le barycentre, il est là et les voyageurs seront là.

Serge JOVER – Comment expliquez-vous que dans le passé, on a créé une gare et qu'après, la gare s'est retrouvée au centre ville ? Je peux vous garantir que d'ici 2023, on ne va pas reconnaître le secteur. Cela, personne ne veut l'admettre.

Brigitte GOURMANEL – 50 000 emplois, 50 000 habitants, plus toutes les entreprises.

Fabien PASTOUR – La différence par rapport à Saint-Isidore, c'est qu'il y a déjà un projet de développement.

Serge JOVER – Vous vous rapprochez de la mer alors que vous savez que sur la droite, tout ce qui est côté mer, vous savez que là, vous ne pourrez rien faire. Par contre, si vous vous mettez à

l'extérieur, vous allez avoir une gare et pouvoir construire tout autour de la gare. Il y a un raisonnement que je ne comprends pas, là.

Fabien PASTOUR – Moi, je vous ai donné les trois points.

Brigitte GOURMANEL – Il y a un *a priori*, c'est tout.

Christiane COUSINIE – On fait un TGV pour desservir un centre d'affaires. C'est la première question que j'ai posée : elle reste valable.

Brigitte GOURMANEL – Des centres d'affaires, on peut en faire deux.

Pascal NICOLETTI – La zone a une zone de 100 000 mètres carrés prévue autour. A un moment, il y a des choix. Soit il y a une dispersion complète, soit il y a de nouveaux pôles qui se créent. L'OIN est une volonté claire et actée par les divers projets qui ont suivi. Donc, la gare multimodale, on en parlait avant Monsieur ESTROSI, déjà, de Saint-Augustin qui en a décidé. Aujourd'hui, il y a quand même 100 000 mètres carrés, quand même, dans le programme de l'OIN, pour densifier sur cette zone-là. Cela devient une porte d'entrée. Alors on peut le regretter, on peut l'aimer, ainsi de suite, mais ce n'est pas en dispersant des éléments. A un moment, il y a une volonté de regrouper des équipements routiers, ferroviaires, TER avec l'aéroport. C'est cette offre.

Brigitte GOURMANEL – Dans ce cas, il ne faut pas parler de concertation. Venez nous dire que c'est comme cela.

Pascal NICOLETTI – Je le comprends tout à fait mais ne jetez pas à l'eau des hypothèses de base. Il y a un regroupement qui est le seul qui permette de faire 2023 et plus, et 2040 en termes d'objectifs de desserte des Alpes-Maritimes. On ne va pas avoir la larme à l'œil, mais c'est Nice qui sacrifie cette zone pour que l'ensemble du département fonctionne à terme. Parce qu'il n'y aura pas 36 aéroports sur les Alpes-Maritimes et il n'y aura pas 36 gares TGV. Donc, à un moment, il faudra bien avoir des actes fondateurs. C'est l'acte fondateur sur une zone qui va être surdensifiée. Aujourd'hui, il y a 100 000 mètres carrés autour qui vont se construire. Ce n'est même pas un problème de centre d'affaires. Ce n'est pas l'Arenas, qui est microscopique par rapport à ce qui va être fait. Je vous rappelle quand même que l'OIN, c'est 2 millions de mètres carrés, de développement, dans le temps. Vous n'en avez que 5 % sur la zone de la gare.

Brigitte GOURMANEL – De SHON, car c'est sur 10 000 hectares.

Pascal NICOLETTI – Après, on peut dire qu'on arrête tout mais je ne suis pas dans ce débat-là : on en est à comment on fait la LGV et comment on l'interconnecte pour que 2023 et 2040 se fassent. Moi, j'ai une réponse technique qui me paraît être la seule cohérente qui ait été apportée. A la rigueur, l'idée serait hyper-pertinente et RFF dirait « OK », on ne regretterait pas de voir de quoi on parle mais ce n'est pas la réponse technique qui nous est apportée aujourd'hui.

Serge JOVER – La réponse initiale qui nous a été faite, c'est que c'est une décision politique. La première réponse qui nous ait été faite, c'est celle-là.

Brigitte GOURMANEL – Et financière.

Serge JOVER – Et financière. Donc, je crois que basé là-dessus, nous, nous ne pouvons pas accepter ce genre de réponses. *A priori*, ça change progressivement.

Fabien PASTOUR – Non. J'ai toujours dit qu'il y a des raisons techniques. Vous ne m'avez pas entendu.

Serge JOVER – D'abord, c'était politique. On va relire le verbatim de la première réunion, quand il sera prêt. Vous avez bien dit que c'est une décision politique.

Fabien PASTOUR – C'est clairement un choix qui a été fait par les financeurs. Je ne le renie pas.

Serge JOVER – Merci de le confirmer.

Brigitte GOURMANEL – Vous ne pouvez pas nous demander de l'approuver.

Serge JOVER – Aujourd'hui, ce que je dis, et je le redis encore, c'est que le fait de garder cette gare au MIN Saint-Augustin, c'est un point fixe, c'est un entonnoir et les conséquences sur la CASA, c'est que les fameux 20 % de tunnels qui manquent, c'est sur la CASA qu'ils sont. Donc, le problème est là. Pour nous, il est très important de savoir ce qui va se passer exactement. A ce niveau-là, déjà, c'est un point grave.

Dans le second point, c'est qu'on défend aussi l'idée de l'impact environnemental. C'est vrai qu'après avoir regardé les tracés possibles, une gare à Saint-Isidore a beaucoup moins d'impact environnemental qu'une autre gare.

Pascal NICOLETTI – Je reçois tout à fait vos remarques dans ce groupe de travail qui sont de dire, la gare de Saint-Augustin, quel type d'impact cela peut avoir sur ce secteur-là. Et RFF vous apportera une réponse. Là, vous serez tout à fait dans votre rôle et je vous suivrai tout à fait. Je ne suis pas certain que le droit de réponse apporté à Saint-Isidore soit la vérité.

Brigitte GOURMANEL – En tant que représentant du Conseil de développement de la CASA, c'est un point important. C'était important que je clarifie ce point-là.

Pascal NICOLETTI – C'est bien pour cela que la notion, ce n'est pas la remise en cause de Saint-Augustin pour Saint-Augustin. Par contre, il est tout à fait normal que vous fassiez votre remarque et qu'elle soit notée, de l'impact de la position de Saint-Augustin qui pose problème aux gens de ce secteur-là quant à l'impact environnemental. Cela me paraît tout à fait normal. Mais le sujet de débat n'est pas la pertinence de Saint-Augustin en tant que telle. Je veux que les réponses et questions soient bien formulées.

Brigitte GOURMANEL – Vous êtes convaincu, c'est très bien, mais vous n'avez pas pu nous convaincre. Vous nous le permettez.

Pascal NICOLETTI – Moi, je suis convaincu de Saint-Augustin. Je n'ai aucun élément de réponse sur l'impact environnemental sur la zone de Biot. Cela, c'est normal que RFF les apporte.

Fabien PASTOUR – De toute façon, nous ne sommes pas là pour mettre en question Saint-Augustin. On a deux groupes de travail pour discuter la partie fuseaux et comment cela passe sur le territoire d'ensemble. Donc, cela, on va éclairer les interrogations. Deuxièmement, la concertation n'est pas là pour convaincre les gens et tous les mettre d'accord sur un projet. Nous sommes aussi là pour entendre les gens qui sont contre. Je n'ai pas à vous mettre d'accord avec moi. Je vous le redis.

Serge JOVER – Je suis ravi que Monsieur ait compris ce que je veux dire.

Fabien PASTOUR – Formulé comme cela, je suis tout à fait d'accord avec votre formulation.

Serge JOVER – Après, derrière, les conséquences, le choix, c'est vrai que ce sera pour 2023. Notre idée, je vous l'ai dite, c'est ce que je pense, cela, cela me regarde. Mais au niveau des conséquences, de l'impact environnemental, c'est énorme parce que Nice devient un point fixe. Et on est sur un entonnoir. Et les sillons, aujourd'hui, d'un kilomètre, de 500 mètres, n'existent pas.

Fabien PASTOUR – Ils seront vus au prochain groupe de travail. Les trois ou quatre points notés, hormis celui-là, le reste, cela allait ?

Laurence GONTARD – En fait, ce point-là, on va le remonter dans les attendus puisque s'il y a un attendu, c'est bien de montrer, d'évaluer les impacts environnementaux.

Fabien PASTOUR – De clarifier les passages et les fuseaux.

Serge JOVER – Et à Saint-Laurent du Var, il n'y a pas un sillon de 500 mètres. C'est clair.

Pascal NICOLETTI – Et de la même manière, sur la gare ouest, globalement tout le monde est d'accord sur le fait qu'il en faut une, reste à trouver l'endroit.

Fabien PASTOUR – Sur cela, les deux premiers groupes, c'étaient les fonctionnalités et les services attendus. Après, on regarde ensemble comment on les déploie sur le territoire.

4 RECUEIL DES OBSERVATIONS SUR LES DOCUMENTS REMIS

Fabien PASTOUR – Juste, avant que vous partiez tous, je voudrais que vous validiez deux choses. Les documents qu'on vous a remis il y a dix jours, avez-vous le temps de les parcourir ? On nous a déjà fait des remarques sur les pages 92 et 93 qui doivent être corrigées. Nous allons les corriger.

Laurence GONTARD – Il y a deux inexactitudes. Avez-vous des remarques sur ces documents ?

Fabien PASTOUR – Le Monsieur de la Région, qui était là, m'a soufflé à l'oreille qu'il n'y a pas de remarque pour lui, que les documents allaient pour lui en l'état.

Serge JOVER – Après, j'ai une interprétation sur le terme. Je reviens là-dessus. Parce que la dernière fois, malheureusement, on n'a pas le verbatim, mais je suis convaincu qu'il a été dit que dans le département, la traversée des fleuves, notamment le Loup et le Var, se faisait en aérien. Aujourd'hui, vous êtes en train de dire le contraire.

Fabien PASTOUR – Non, j'ai dit qu'il fallait qu'on se pose la question de passer par l'aérien le plus possible et que les cours d'eau, c'était sans doute l'endroit où on pouvait le faire.

Serge JOVER – Vous êtes en train de dire le contraire. Je corrige.

Fabien PASTOUR – Non : j'ai dit « la Siagne et le Var, on ne peut pas faire autrement ». Après, il y en a d'autres, le Loup, la Brague, et là, il faut qu'on se pose la question un par un. Si j'ai dit « Le loup et la Brague », en étant affirmatif, c'était une erreur de ma part. Et là, je le reconnais tout de suite et on peut le noter au verbatim.

Serge JOVER – Parce que là, quand on lit la page 106, « le projet devra traverser des fleuves sensibles, notamment le Loup et le Var ».

Laurence GONTARD – C'est sûr, le projet doit les traverser. On ne peut pas arriver à Nice sans traverser le Var.

Serge JOVER – Pour nous, c'était en aérien.

Fabien PASTOUR – Je suis navré si cela a induit en erreur des personnes autour de cette table.

Serge JOVER – Et malheureusement, cela allait en phase avec ce qui a été présenté lors de la dernière réunion, lorsque vous avez évoqué les espaces non urbanisés entre Mougins, Mouans-Sartoux et Villeneuve-Loubet.

Fabien PASTOUR – On va corriger la mention parce que c'était clair.

Brigitte GOURMANEL – Il y a une addition de petites erreurs qui laissent supposer que ce sera vraiment en aérien, surtout qu'il reste 20 % du secteur des Alpes-Maritimes qui n'est pas en tunnel.

Fabien PASTOUR – C'est pris en compte, notez que je corrige la mention. Avez-vous d'autres remarques sur les documents ?

Olivier MONTABERT – Sur Sophia-Antipolis, il y a en gros un paragraphe. Je trouve cela un peu léger, en fait, car c'est une zone quand même très vaste, avec pas mal de contraintes par rapport aux transports. Il y a aussi des questions auxquelles je n'ai pas de réponse. Il y a un projet assez vaste, le projet Ecozone, qui se situe pas loin. D'après ce que j'en ai compris, en fait, ils vont tout

raser, et construire. La question, c'est : par exemple, est-ce que ce type de zone pourrait être intéressant par rapport à une gare ou au passage d'un réseau de transport ?

Ce qu'on peut dire, c'est que partout où il y a des études, tout cela, je pense qu'il est intéressant de se poser la question par rapport au train plutôt que de dire qu'on va aller voir complètement ailleurs.

Bernard LEVERE – Ce qui est important de savoir, par rapport aux zones et à cette ZAC, c'est que le projet de cette Ecozone comprend un bus à haut niveau de service qui va exclusivement aller jusqu'à la gare routière.

Pascal NICOLETTI – La concertation est co-lancée.

Fabien PASTOUR – Monsieur MONTABERT, si je comprends bien, vous souhaitez que cette partie sur Sophia-Antipolis soit complétée. Mais le reste du document vous va. Vous souhaitez que cette partie-là soit développée.

Olivier MONTABERT – Voilà, je pense que c'est une zone sensible.

Fabien PASTOUR – Je vais voir s'il est possible soit de modifier le document dans sa version – il y a une version en préparation, parce qu'on intègre des modifications au fur et à mesure. Je vais voir si on peut proposer un premier complément, déjà, en prenant en compte des études qu'on vient de recevoir ou qui sont parues sur ce sujet-là.

Olivier MONTABERT – C'est surtout dans le sens où c'est une zone qui est quand même très sensible à tous points de vue, et assez large aussi. Je trouve que c'est un peu léger, dans un document d'étude, d'en rester là.

Fabien PASTOUR – D'accord. Monsieur FLATOT ?

Raphaël FLATOT – Pas de remarque.

Brice PERRIE – Ce serait sur l'articulation avec les transports collectifs, rappeler, pour compléter ce qui est écrit sur Sophia, ce serait de voir vraiment à une échelle plus large comment on peut desservir Sophia.

Fabien PASTOUR – La problématique de desserte de la zone de Sophia.

Laurence GONTARD – Ce sera compliqué parce que c'est à l'horizon 2023.

Fabien PASTOUR – On va voir ce qu'on peut faire.

Brigitte GOURMANEL – Des études prospectives, on en fait quand même régulièrement sur les besoins de déplacement. On en a eu en 1998, on a celles de 2008, qui permettent quand même de se projeter dans dix ans, dans vingt ans. On suit l'évolution, sachant que dans le même temps, les grands projets d'aménagement, que ce soit l'OIN ou les projets d'infrastructure, viennent compléter. On a quand même la possibilité d'avoir une vision globale et prospective.

Laurence GONTARD – Ce n'est pas ce que je disais. C'était vraiment sur les transports en commun.

Brigitte GOURMANEL – Il y a des besoins de transport en commun qui correspondent à cela.

Laurence GONTARD – C'est sur la desserte de Sophia.

Pascal NICOLETTI – Je ne sais pas si vous le savez mais il y a quand même deux concertations qui sont aujourd'hui lancées, c'est le bus en site propre sur Cannes et le bus en site propre sur Antibes avec deux ramifications sur deux zones de Sophia est et ouest. C'est en concertation. Cela fait partie des éléments que les acteurs locaux ont lancé actuellement. Je pense que RFF n'a quand même pas vocation, sur la concertation qui nous occupe, à vous répondre sur ce qui est déjà en cours pas les acteurs locaux.

Fabien PASTOUR – Je note qu'il faudrait qu'on complète certains éléments de contexte sur Sophia.

Laurence GONTARD – Notamment sur ce qui est prévu.

Brigitte GOURMANEL – Voilà, tout à fait.

Pascal NICOLETTI – Donc, 80 % du budget des TCSP, c'est quand même payé par la taxe transports des entreprises. Donc, on est très à l'aise pour pouvoir commenter.

Fabien PASTOUR – Y a-t-il d'autres remarques ?

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Il y a une remarque que je voudrais faire, c'est que j'ai été étonné de ne pas retrouver, dans le schéma 9, la position du choix du Comité de pilotage et le but de la consultation. Ce sont deux chapitres qui n'y sont pas. C'est assez curieux.

Laurence GONTARD – Vous ne l'avez pas retrouvé où ?

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Dans tous les autres, vous avez à chaque fois la position du Comité de pilotage et le but de la consultation, pour le scénario 7, vous l'avez, pour le 8, vous l'avez, pour le 9, vous ne l'avez pas. Je ne l'ai pas trouvé. Alors comme je m'étais appuyé sur le Comité de pilotage, pour le 9, je n'ai rien eu.

Fabien PASTOUR – Nous allons le vérifier.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Vérifiez. Peut-être que dans la documentation, il y a quelque chose qui a sauté.

Fabien PASTOUR – C'est dans la comparaison des scénarios les uns par rapport aux autres ? Dans le secteur de Nice, par rapport à ceux de Sophia et de ouest Alpes-Maritimes, il n'y a pas...

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Il n'y a pas le choix du Comité de pilotage et le but de la consultation.

Fabien PASTOUR – Nous allons voir cela. Hormis ces remarques, y a-t-il d'autres commentaires ou corrections à faire sur les atlas ou les documents ? Non ? Peut-on noter que les atlas sont validés, alors, en l'état ?

Laurence GONTARD – Les atlas sont bons pour vous.

Jean-Paul CHARBONNIAUD – Si vous voulez, la prochaine fois, on se retrouve à Sophia ? Le lieu a-t-il changé ? C'est toujours à la CASA ?

Laurence GONTARD – C'est à la CASA. C'est au CIMISA. De toute façon, vous recevrez une invitation comme cela a été le cas avant le groupe d'aujourd'hui. La prochaine réunion est le 9 novembre. C'est un mercredi.

Pascal NICOLETTI – Et Olivier PICQ intervient le 7.

Fabien PASTOUR – Voilà. On va essayer de faire intervenir Olivier PICQ, de la SNCF. Il vient le 7, on va essayer de le faire dormir ici et intervenir le 9.

Pascal NICOLETTI – Le 7, c'est à Grasse.

Fabien PASTOUR – Oui.

Laurence GONTARD – A l'occasion de la prochaine réunion, on vous présentera, on vous fera le retour du Comité territorial et on vous présentera des propositions de fuseaux de passage et on commencera à travailler là-dessus.

Fabien PASTOUR – Ce qu'on veut, c'est qu'on ait plusieurs options à chaque fois à discuter pour chaque fuseau, pour ne pas imposer de base.

Christiane COUSINIE – Sauf la gare de Saint-Augustin.

Brigitte GOURMANEL – Christiane COUSINIE n'a pas reçu l'invitation pour la présente séance.

Laurence GONTARD – Regardez dans votre dossier Spams. Les mails LGV, en fonction du logiciel que vous avez, tombent dans votre dossier Spams.

Fabien PASTOUR – Je vous remercie pour votre venue.

Laurence GONTARD – Merci à tous. Au revoir.

La séance est levée à 17 heures 40.

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

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