

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| 1. REPONSES AUX ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL N°3 | 5 |
| 2. POURSUITE DE L'ETUDE DES FUSEAUX DE PASSAGE | 16 |
| 3. PRESENTATION DE L'ANALYSE MULTICRITERES ENVIRONNEMENTALE | 24 |
| 4. TOUR DE TABLE SUR LES FUSEAUX | 26 |

Participants :

BOUGEAULT Noëlle, ARTELIA, Assistance à maîtrise d'ouvrage générale
CHASSAGNE Julien, Responsable des études socioéconomiques, Mission LGV PACA (RFF)
GONTARD Laurence, KFH Communication, Assistance à maîtrise d'ouvrage sur les aspects de communication et de concertation
PASTOUR Fabien, Chargé de projet territorial 06, Mission LGV PACA (RFF)

CONSTANT Joël, Inexia

AUDOLI Jean-Pierre, Président du Club des entreprises Saint-Jeannet-Gattières
CAROTENUTO Daniel, Association Les Amis du Rail Azuréens
CHARBONNIAUD Jean-Paul, Président de l'Association Cagnoise des Grands Plans (ACGP)
COLLIN Laurent, Adjoint au Maire de Villeneuve-Loubet, Conseiller communautaire à la CASA
COUSINIE Christiane, Association des Citoyens Laurentins
DAVID Monique, Mairie de Villeneuve-Loubet
FABRE Caroline, Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM)
FABRE Philippe, Adjoint à la sécurité et à l'environnement, Commune de Roquefort-les-Pins
FLATOT Raphaël, 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 Les Amis du Rail Azuréens
JOVER Serge, Président de l'Association de Défense de l'Environnement de Villeneuve-Loubet, Vice-président du Conseil de Développement de la CASA
LEYDET Jean-Christophe, Conseil Régional PACA
MARIE Philippe, Ville de Cannes, Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP)
MARQUES Pascal, Chargé de mission sur les thématiques environnementales, Conseil régional PACA
MICHAUD Diane, Mairie de Biot
MONTABERT Olivier, particulier
MULLER Guy, Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur (NCA)
NALLINO Germain, Association Les Amis du Rail Azuréens
NICOLETTI Pascal, Membre de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur en charge des transports
PERIE Brice, Direction déplacements-transports, Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA)
ROLLAND Alain, Conseil général des Alpes-Maritimes

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Laurence GONTARD - Bonjour à tous. Bienvenue dans ce quatrième et dernier groupe géographique sur le secteur de Sophia-Antipolis. Je suis Laurence GONTARD, assistante à la maîtrise d'ouvrage pour la concertation.

Les objectifs du groupe de travail d'aujourd'hui sont d'arriver à une position du groupe, en tout cas des avis du groupe que nous allons faire remonter au Comité Territorial et au Comité de Pilotage du mois de décembre.

Sur le déroulement du groupe d'aujourd'hui, nous allons d'abord répondre aux attentes exprimées lors du groupe précédent. Nous allons essayer de ne pas dépasser l'heure et demie consacrée à ces différents points. Nous avons prévu une intervention de la SNCF, avec la présence de représentants et d'experts SNCF. Malheureusement, hier soir, ils nous ont informés de leur impossibilité à être présents aujourd'hui. Nous vous prions de les en excuser. Ce que l'on vous invite à faire, c'est à aller voir, si vous voulez savoir un petit peu ce que pense la SNCF du projet et quelles ont été les questions qui leur ont été posées, et consulter le *verbatim* du groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes n°3, puisqu'ils étaient présents lors de ce groupe et qu'ils ont répondu à beaucoup de questions. Vous trouverez certainement des informations dans ce *verbatim*-là qui est sur le site Internet.

Ensuite, nous aurons une intervention de Julien CHASSAGNE sur les questions socio-économiques et sur le fret. Nous vous répondrons sur l'abaque vitesse maximum, sur les questions liées au projet de troisième voie, sur les risques d'inondation en traversée du Var, sur la largeur du tablier de pont et l'emprise de la voie, sur la nécessité du pont rail pour traverser le Var, sur les zones Natura 2000 qui ont été prises en compte dans l'élaboration des fuseaux et sur les variations de coûts en fonction du mode de passage pour les trois fuseaux, aérien ou en tunnel.

Ensuite, nous poursuivrons l'étude des fuseaux que nous avons démarrée la fois précédente en vous présentant des informations sur l'accessibilité des gares et en vous présentant également l'analyse multicritères. Je vous avais dit que je vous enverrai cette analyse multicritères avant le groupe. Cependant, nous l'avons reçue très tardivement ce week-end. Etant donné qu'elle est un peu compliquée, nous avons préféré vous la présenter et répondre à vos questions en direct lors du groupe. Néanmoins, elle est d'ores et déjà en ligne sur le site.

Enfin, nous ferons un tour de table et nous élaborerons ensemble la synthèse à présenter au Comité Territorial. J'espère que nous aurons terminé à 18 heures. Voilà.

Nous allons démarrer par le tour de table.

Les participants se présentent successivement.

Laurence GONTARD - J'ai oublié de vous dire que, comme lors de chaque groupe, il y a un *verbatim* qui est réalisé. Je vous remercie donc, comme chaque fois, de vous présenter avant chacune de vos interventions.

J'ajoute que, si vous avez des remarques à faire sur le *verbatim* de la présente réunion, merci de les communiquer à l'adresse concertation06@lgvpaca et de ne pas les envoyer directement à la société Ubiquis. Voilà.

Je vais donner le micro aux personnes qui viennent d'arriver pour qu'elles puissent se présenter.

Les participants se présentent successivement.

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

Fabien PASTOUR - Juste avant de passer la parole à Julien sur la partie des questions socio-économiques, vous nous aviez demandé de regarder la dernière fois le besoin d'ajout d'un pont rail sur le Var et si les ponts rails existants ne suffisaient pas. Nous avons donc vérifié le nombre de voies et la largeur des ponts rails existants. Malheureusement, ceux-ci ne sont pas suffisants pour accueillir les deux voies qu'il faut rajouter. Il faut donc ajouter un pont rail sur le Var.

Julien, je te laisse la parole. Tu vas donc nous parler de socio-économie.

Julien CHASSAGNE - Et de fret. Je vais répondre à quelques questions qui ont été posées lors des précédents groupes de travail.

La première question portait sur le report modal du fret de la route vers le fer. Est-ce que nous avons des chiffres sur les projets ? Est-ce que la mise en place de projets d'infrastructures allait permettre un report modal de la route vers le fer ? En fait, je vais vous faire une réponse assez générale. C'est Fret SNCF qui l'a dit hier au dernier groupe de travail Fret. Trois éléments sont essentiels pour avoir du report modal de la route vers le fer. Le premier, c'est les infrastructures. Le deuxième, c'est les conditions économiques. Le troisième, c'est les conditions politiques. Si on n'a pas ces trois éléments, on n'a pas de report modal. Donc, c'est un peu ce qui se passe actuellement. Les conditions économiques sont plutôt favorables à la route et les conditions politiques sont aussi assez favorables à la route. Nous le voyons notamment avec l'autorisation des 44 tonnes c'est-à-dire que, maintenant, les camions peuvent transporter 44 tonnes alors qu'avant, c'était limité à 40 tonnes. Cela apporte encore des gains de productivité pour la route, ce qui fait que cela l'avantage par rapport au fret ferroviaire. Donc, sur les projets qu'il y a eu ces dernières années, nous observons plutôt une décroissance du fret ferroviaire du fait de cette absence de contraintes politiques sur le transport routier de marchandises. Voilà pour cette première question. Nous allons voir comment cela a été traité dans le cadre du groupe de travail Fret juste après.

Deuxième question : les déchets nucléaires sont-ils inclus lorsqu'on parle de matières dangereuses ? Nous allons lancer une étude spécifique sur la question des matières dangereuses suite aux discussions que nous avons eues dans le cadre des différents groupes de travail Fret. Nous incluons donc cette question sur les déchets nucléaires, parce qu'elle a été posée lors de différents groupes de travail.

Ensuite, il y avait une autre question. Quels sont les investissements réalisés ou anticipés sur l'axe de fret de Modane ? Ce qu'il faut bien se figurer - je crois qu'il y a une carte un peu après - c'est que l'axe de transit international qui est favorisé par l'Europe et par l'Etat est l'axe Vallée du Rhône, avec notamment la rive droite du Rhône qui est réservée au fret. Il n'y a donc que du fret. C'est vraiment l'idéal, parce que cela veut dire qu'en termes de disponibilité des sillons, c'est parfait. Ensuite, en haut de la Vallée du Rhône - c'est la carte qui est présentée - on a deux itinéraires sur lesquels il y a des investissements importants. Le premier est le sillon alpin sud, qui passe par Valence et Grenoble. Là, il y a une électrification et une mise à deux voies de la partie entre, je crois, Moirans et Valence, ainsi qu'une mise au gabarit. On aura donc un premier itinéraire qui permettra d'écouler les marchandises jusqu'au tunnel. Puis, il y aura un deuxième itinéraire qui est un peu bloqué par la traversée de l'agglomération lyonnaise. C'est pour cela qu'il y a le projet du CFAL ou Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, qui sera mis en place en 2019. Au final, on a un axe fret qui est très fort de Marseille jusqu'au tunnel du Mont-Cenis. Aujourd'hui, c'est par le tunnel du Mont-Cenis qu'on achemine les marchandises en Italie. Demain, ce sera le tunnel de base de Lyon-Turin, sur lequel il y a eu un accord financier entre la France et l'Italie très récemment. En termes de montants - pour ne pas dire de bêtises - le CFAL est de l'ordre de 2 milliards d'euros, le tunnel Lyon-Turin dans les 20 milliards d'euros le

programme complet, le tunnel de base 8 milliards d'euros et le sillon alpin sud 500 millions d'euros. On voit donc que ce sont des investissements très importants. Dans ce cadre, le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise est un investissement uniquement fret. C'est aussi un point à prendre en compte dans la perspective des études de PACA. Ainsi, les efforts de l'Etat et de l'Europe sont concentrés sur cet axe de transit international. Après, ce sera plus difficile pour nous d'avoir des investissements très importants sur l'axe PACA pour le fret.

Ensuite, nous allons présenter trois *slides* qui font un peu le bilan des groupes de travail Fret 1, 2 et 3. Il y a donc eu plusieurs groupes de travail Fret qui se sont déroulés, le dernier ayant eu lieu hier. Nous avons pu faire un peu le bilan avec les participants. Un point important que je souhaiterais mettre en avant, avant de passer au détail, c'est que les participants ont beaucoup apprécié ce groupe de travail. Il y a eu des discussions très intéressantes et qui ont vraiment permis de faire évoluer les différentes positions et les différentes analyses qui étaient faites sur le secteur. C'est donc un groupe qui a bien marché.

Au niveau du groupe de travail Fret, il y a des points d'accord.

Le premier point, très important, c'est de limiter le transit routier sur l'axe littoral A8. Il n'y a pas eu de problème par rapport à cela. C'est voir comment on peut enlever une partie des poids lourds qui circulent sur l'A8 et qui sont en augmentation permanente.

Le deuxième point, qui est aussi important, peut-être plus technique, mais très important pour pouvoir faire du fret, c'est de développer les infrastructures de fret, c'est-à-dire préserver les sites fret existants et développer les infrastructures de fret. Au niveau de l'Est de la région PACA, notamment au niveau des Alpes-Maritimes, il y a une question en termes d'infrastructures, c'est-à-dire de sillons disponibles. Il y a aussi une question de sites sur lesquels on peut faire du fret et qu'il est important de préserver. Cela a donc été mis en avant par les participants. On verra comment cette question a été traitée.

Le point suivant, c'est d'appréhender globalement le trafic fret dans le système ferroviaire en PACA, c'est-à-dire ne pas seulement penser en tuyau, mais vraiment avoir une approche globale et voir le lien avec l'économie, voir aussi au niveau des sites de réception finaux comment on traite les flux, etc.

Le point suivant, c'est de bien prendre en compte les infrastructures de fret périphérique, donc ce qui se passe en Italie et ce qui se passe en Espagne, parce qu'il y a beaucoup de projets de part et d'autre. Il faut donc bien les prendre en compte pour mettre en cohérence tous les projets. Voilà pour l'ensemble des points d'accord.

Ensuite, voilà comment le système global LGV PACA était pensé avant les groupes de travail Fret. Les points qui étaient mis en avant étaient en premier lieu la libération de sillons pour le fret lourd sur la ligne existante et notamment l'augmentation du nombre de sillons disponibles pour acheminer du fret à travers la région PACA sur la ligne existante. Il s'agit aussi de préserver des sillons pour le fret express sur la LGV PACA. Dernier point, l'itinéraire ferroviaire privilégié pour le transit international est l'axe Vallée du Rhône, le tunnel du Mont-Cenis et, plus tard, le tunnel Lyon-Turin.

Les points sur lesquels nous avons avancé suite aux discussions dans les groupes de travail sont en premier lieu la préservation des infrastructures nécessaires au fret. Nous avons donc fait un schéma avec les infrastructures qu'il est essentiel de préserver pour pouvoir faire du fret demain, quand il y aura un système global LGV PACA. Il ne faut donc pas penser seulement tuyau, mais aussi à ce qu'il y a au bout du tuyau. Deuxième point, nous allons réaliser au cours de l'année 2012 - puis nous allons refaire un point avec le groupe de travail Fret - une étude sur le transport de matières dangereuses, parce que c'est un point qui est peu abordé. Il y a peu d'études complètes sur le transport de matières dangereuses. La question que nous allons nous poser est la suivante : pour transporter des matières dangereuses à travers la région PACA, donc de Marseille à Vintimille, quelle est la meilleure solution ? Est-ce que c'est la route, avec tous les

dangers que cela présente puisqu'on passe à travers les villes ? Est-ce que c'est le ferroviaire sur la ligne existante, sachant qu'elle passe aussi dans les villes ? Est-ce que c'est le ferroviaire sur la LGV PACA ? Qu'est-ce que cela implique comme surcoût ? Est-ce que c'est le bateau ? Voilà. Il faut voir pour les différentes solutions quelles sont les contraintes juridiques, quelles sont les contraintes économiques et les présenter pour statuer sur ces éléments.

Nous allons aussi faire un complément d'études sur comment on envisage le système global LGV PACA si l'équilibre fer-route change. Aujourd'hui, nous voyons que nous avons une diminution du fret ferroviaire, donc une stagnation du fret ferroviaire. Par contre, demain, au niveau politique et au niveau économique, les conditions peuvent changer et on peut avoir un report modal très important. Je n'ai pas les chiffres, mais peut-être que Jean-Christophe les a, en termes de part modale fret pour la route et pour le fer aujourd'hui. Je crois qu'en gros, en France, c'est 90 % et 10 %. Si on a seulement un report modal de 10 % de la route sur le fret ferroviaire, on double le nombre de tonnes de marchandises acheminées par voie ferrée. Si on a un report modal de 20 %, on le triple. Il faut donc voir, dans ces cas-là, si les conditions économiques et politiques changent, quelles sont les solutions à notre disposition pour faire face à ces changements. Nous allons donc lancer une étude sur ces questions et faire le point avec le groupe de travail Fret dans six mois, afin de ne pas dessiner une infrastructure qui ne pourra pas répondre à ces besoins si nous avons un changement d'orientation.

Le dernier point, c'est d'intégrer les sillons fret dans les schémas de desserte. Cela veut dire que, quand on fait les schémas de desserte, il ne faut pas que les sillons fret arrivent tout à la fin, qu'ils soient la dernière roue du carrosse. Il faut vraiment préserver certains sillons en fonction des logiques économiques et industrielles, c'est-à-dire que les sillons fret ne sont pas intéressants à n'importe quelle heure de la journée. Un industriel, il a besoin que ces marchandises partent à une heure donnée et qu'elles arrivent à une heure précise. Si cela n'est pas respecté, il passera par la route. C'est un des gros avantages de la route par rapport au fer, sa flexibilité. Nous, sur les schémas sur lesquels on travaille, il faut qu'on intègre les problématiques fret, notamment les problématiques des industriels en termes de positionnement horaire des cibles.

Il y avait aussi, je crois, une question sur la fréquentation des futures gares au niveau de l'Ouest Alpes-Maritimes. Les chiffres, au niveau de la gare Ouest Alpes-Maritimes TGV, prévoient une estimation de fréquentation de 2 à 3 millions de voyageurs en 2023. A Cannes, il y aurait donc une fréquentation de 4 à 5 millions de voyageurs en 2023. Ce sont les voyageurs TER, TGV, longues distances ou courtes distances. En fait, derrière cette question, je crois qu'il y avait aussi une question sur les pratiques de déplacement aujourd'hui. Est-ce que les gens font des allers et retours dans la journée ? Là, nous voyons qu'au niveau de Cannes, par exemple, 30 % des gens font des déplacements sur de longues distances. Il s'agit, typiquement, de quelqu'un qui fait du Cannes-Paris ou du Cannes-Lyon. Parmi ces personnes-là, il y en a 30 % qui font l'aller-retour dans la journée. 42 % font ces trajets pour des déplacements de moins de 7 nuits et 28 % font des déplacements de plus de 7 nuits. Nous voyons que c'est à peu près homogène sur les autres gares avec lesquels nous avons comparé ces chiffres.

Un autre élément, pour quelqu'un qui se rabat en voiture vers la gare, c'est le stationnement. Est-ce qu'il va laisser stationner sa voiture ? C'est ce qui est en rouge foncé. Là, nous voyons qu'à Cannes, aujourd'hui, toujours pour quelqu'un qui fait un déplacement sur une longue distance vers Lyon, Paris, Lille, Strasbourg, etc. il y a 21 % de personnes qui viennent en voiture et qui la laissent à la gare. Il y en a 62 % qui sont déposés par quelqu'un d'autre. Le reste, ce sont soit des taxis, soit des voitures de location, soit des deux roues. Nous voyons que cette part de personnes qui laissent leur voiture en stationnement augmente jusqu'à 52 % pour Valence TGV. Elle est complètement corrélée aux possibilités de stationnement au niveau de la gare. Donc, la politique de stationnement au niveau de la gare influe énormément sur les modes de rabattement.

Fabien PASTOUR - Je ne sais toujours pas parler assis. Je vais donc me lever. Vous nous aviez posé une question la dernière fois sur les abaques de vitesse maximale prévus au

dimensionnement par rapport au coût au kilomètre et au temps gagné. Là, nous avons pris des abaques de grande vitesse, donc des classes entre 200 et 300 km/h. C'est un peu ce que je vous ai présenté la dernière fois. Si vous regardez le fuseau G, ils sont donnés pour une vitesse moyenne aux alentours de 270 km/h, c'est-à-dire qu'on va se situer sur, la section G, entre 230 et 270 km/h, voire 300 km/h.

Nous avons fait le coût estimatif des sections en tunnel sur les fuseaux G. Il y a G1, G2 et G3, donc le fuseau nord, le fuseau médian et le fuseau sud. Vous voyez que, pour des classes de vitesse entre 230 et 270 km/h, on a Sud-Grasse pour la partie tunnels qui est entre 1,8 et 1,9 milliard. Pour Nord-Mougins, donc le fuseau médian, entre 1,7 et 1,8 milliard. Pour Sud-Mougins, entre 1,7 et 1,8 milliard.

La question était également de savoir, en fonction de ces classes de vitesse, quel est le temps de trajet entre Saint-Cassien et Nice. Nous avons donc pris les temps de parcours des fuseaux affichés, qui nous concernent ici. Donc, le trajet de la frontière du Var jusqu'à Nice, sans arrêt à Ouest Alpes-Maritimes, quel que soit le fuseau, c'est pratiquement la même chose à quelques secondes près. Entre 200 et 300 km/h, vous voyez qu'il y a 3 minutes d'écart. Si on choisit d'être plutôt à 300 km/h, on met 9 minutes pour aller de la frontière du Var jusqu'à Nice. Ceci dit, c'est à mettre en perspective avec un arrêt sur la ligne, à l'Ouest Alpes-Maritimes par exemple. Vous voyez que, le temps perdu pour accélérer et décélérer, est de 3 minutes à 230 km/h. Il faut 3 minutes pour décélérer et encore 3 minutes pour ré-accelérer. Imaginons qu'on décélère complètement pour s'arrêter à Ouest Alpes-Maritimes et qu'on ré-accelère ensuite à pleine vitesse pour arriver à Nice, le fait de faire cela ajoute 5 minutes au trajet. Cela veut dire qu'on s'arrête 2 minutes à Ouest Alpes-Maritimes, on décélère un moment et on ré-accelère après, ce qui rajoute 5 minutes au trajet. Je vous avais donné les temps qui étaient ceux de Marseille-Paris, avec un arrêt à Aix TGV et Avignon TGV. On rajoute 10 minutes sur le trajet. Cela équivaut à deux fois 5 minutes, ce qui est à peu près cohérent dans ce que je vous ai dit.

Sur cet abaque, on avait essayé de vous présenter quelque chose la dernière fois. Cela ne correspondait pas à votre besoin. On l'a remanié et on a intégré les coûts des tunnels. Par exemple, si on est à 270 km/h sur le scénario Nord-Mougins, on a quelque chose qui vaut 1,8 milliard, donc 110 millions de plus en gros qu'à 230 km/h. Par contre, on va gagner une trentaine de secondes. C'est donc à voir. Est-ce que ces 110 millions d'euros valent ces 30 secondes ? Par contre, clairement entre 200 et 300 km/h, on gagne quand même 3 minutes de trajet, ce qui est quelque chose d'assez palpable pour une distance assez courte.

Est-ce que vous avez des questions sur ce graphique ? Avez-vous besoin de plus d'explications ?

Monsieur JOVER, je vous en prie.

Serge JOVER - Je me pose une question. Aujourd'hui, nous ne sommes pas encore dans une situation où nous avons vraiment figé la longueur des tunnels. Par contre, vous arrivez avec un prix fixe. J'aurais préféré voir dans les abaques une valeur comprise entre un minimum et un maximum. Là, cela laisse supposer que vous avez déjà figé la longueur des tunnels.

Fabien PASTOUR - Non. C'est une moyenne. Après, il y a un autre abaque que je vais vous montrer... Dans ce cas, si on a toutes les zones indéterminées en surface, cela fait tant. Si on a toutes les zones indéterminées en tunnel, cela fait tant. Ainsi, vous avez aussi la fourchette. Vous allez le voir après.

Je peux passer au *slide* suivant ?

Donc, pour répondre à la question de Monsieur JOVER, vous avez les fuseaux G1, G2 et G3, donc Sud, médian et Nord. Vous avez, dans le fuseau Sud-Mougins, 7,5 kilomètres en indéterminé. Si on fait quelque chose de mixte air-tunnel, c'est le coût de référence. Si on fait tout en tunnel, on rajoute 400 millions d'euros et on passe à 3,1 milliards. Si on est tout en aérien, on a 2,6 milliards. La fourchette va donc de 2,6 milliards à 3,1 milliards pour le fuseau Sud-Mougins.

Pour le fuseau médian, donc le fuseau Nord-Mougins, on a une longueur indéterminée de 10 kilomètres. Le coût de référence qui est donné dans la fiche que nous vous avons remise la dernière fois est de 2,7 milliards. Si on est tout en tunnel, cela fait 3,1 milliards. Si on est tout aérien, cela fait 2,4 milliards. Voilà. Là, il y a 700 millions d'euros d'écart.

Si on prend le fuseau Nord, le fuseau Sud-Grasse, là, il y a une longueur indéterminée qui est plus importante, de 11,5 kilomètres. Le coût de référence qui vous est donné dans la fiche est de 2,8 milliards. Si on fait tout tunnel, on est à 3,2 milliards. Si on est en aérien, on est à 2,5 milliards. Là, cela fait un différentiel de 700 millions d'euros. Voilà.

Cela vous permet aussi d'avoir les informations minimum et maximum par rapport à la moyenne. Est-ce que cela répond à votre question Monsieur JOVER ? C'est ce que vous vouliez ? Merci.

Vous nous aviez également demandé de faire un point d'avancement sur les travaux du projet de la troisième voie. Là, j'ai fait avec le chef de projet le tour de tout ce qu'il y avait comme travaux en cours sur le projet, ceux qui vont démarrer bientôt et ceux qui sont prévus pour 2012.

Sur ce qui est terminé sur le projet de troisième voie... Alors, la troisième voie, cela ne fait pas partie de la LGV PACA en complet. C'est un projet du contrat Etat-Région en cours. Pour les travaux terminés, nous avons le pont rail de la Brague, le tablier du pont rail de Garbureau, les pieds droits du pont-rail de Saint-Christophe. C'est du génie civil.

Les travaux en cours et en limite d'achèvement sont le glissement routier au niveau du pont rail de Biot. C'est presque terminé. Pas mal de murs de soutènement ont été réalisés. Certains sont en cours. Il y a aussi des élargissements d'aqueducs. Ce qu'on appelle kilomètre 210 ici, c'est le point kilométrique. C'est par rapport au départ de la ligne à Marseille. On a des travaux caténaux au niveau d'Antibes en cours et des travaux de voies en pleine ligne, des travaux sur des ballasts et sur la voie elle-même. Ce sont donc des travaux en cours ou quasiment terminés à ce jour.

Ce qui est prévu en 2012, on va poursuivre les travaux de caténaux en pleine ligne, et surtout en gare. On va modifier la signalisation en gare d'Antibes, ce qui est un gros, gros chantier. On modifie énormément de choses en gare d'Antibes. On a des travaux à réaliser sur le pont des Rives, les quais et l'alimentation des quais. Vu qu'on fait des gares nouvelles, on a des quais nouveaux à construire aussi et des travaux d'électricité à réaliser sur ces quais. On doit avoir des travaux de pleine voie, en gare et en pleine ligne. Puis, il y a un point particulier sur les gares de Biot et de Villeneuve-Loubet, puisque ce sont des travaux communs entre RFF et la SNCF. RFF s'occupe de toute la partie ferroviaire et de la partie extérieure, la SNCF s'occupant de la partie bâtiment voyageurs. RFF est donc en train de mettre en place les parties de Biot et de Villeneuve-Loubet. La structure est aussi à mettre en place en 2012. Puis, il y a les travaux de gros œuvre à faire et les animations du bâtiment voyageurs, mais ce point relève de la partie SNCF. Tout cela se fera fin 2011-début 2012. Dans l'année 2012, cette partie-là sera terminée.

Je vous en prie.

Laurent COLLIN - Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur le pont des Rives, s'il vous plaît ?

Fabien PASTOUR - Moi, non. J'ai assez peu d'informations. J'ai repris ce que m'a donné Stéphane ROSSO, qui est le Directeur d'Opérations. Je ne connais pas le pont de Rives. Il y a un ou deux endroits sur la ligne que ne connais pas. Je ne peux pas vous dire où cela en est exactement, ni la nature des travaux réalisés dessus. Je peux me renseigner et vous faire parvenir des éléments, si vous le souhaitez. Ce n'est pas un souci.

Est-ce que vous avez des questions sur les travaux de la troisième voie ? Monsieur JOVER.

Serge JOVER - La question que je vous avais déjà posée lors de la première réunion, c'est le recouvrement. Je voudrais voir exactement ce qu'il en est sur le recouvrement. Je ne vois pas de recouvrement prévu dans vos transparents.

Fabien PASTOUR - La couverture des voies est un dossier en cours. Le dossier de la couverture des voies est un dossier un peu particulier. Il a fait l'objet d'études et d'analyses géotechniques qui ont montré que les sous-sols n'avaient pas du tout la nature prévue au départ. Cela a donc généré un surcoût assez important sur le dossier, ce qui fait qu'il y a un complément de financement à mettre en œuvre pour que ce dossier soit réalisé. Toutes les études sont prévues. Il manque juste un petit bout de financement pour les travaux. C'est en cours de négociation entre l'Etat, RFF et les partenaires du projet au niveau local pour signer la convention de financement qui permettra de régler les travaux.

Serge JOVER - Le projet n'est donc pas abandonné.

Fabien PASTOUR - Le projet n'est pas abandonné. J'ai appelé le chef de projet juste avant le début de la réunion pour avoir confirmation. Les éléments qui sont en sa possession sont une négociation sur la mise en œuvre de la convention de financement qu'il faut pour avoir le complément nécessaire. Les études sont réalisées. De toute façon, on communique avec Villeneuve sur le suivi.

Monsieur.

Laurent COLLIN - Monsieur JOVER a reprécisé ma première question. Vous dites que vous êtes en train de chercher une convention de financement ce qui veut dire que, sur le projet, d'un point de vue technique, vous y êtes plutôt favorables, sur le recouvrement.

Fabien PASTOUR - Si on a démarré les études, c'est que RFF n'a pas de souci avec ce projet-là particulièrement. Ce sont plutôt les difficultés techniques au niveau du sous-sol qui font que les coûts augmentent et qu'il faut financer ce dossier-là.

Laurent COLLIN - Ce que je veux dire, c'est que le principe est acquis sur le recouvrement.

Fabien PASTOUR - Le recouvrement des voies, si on en est à ce point-là, c'est que RFF est prêt à le faire.

Monsieur JOVER.

Serge JOVER - Le souci, c'est le financement en fin de compte.

Fabien PASTOUR - Oui, c'est exactement cela. La nature des sols en-dessous est totalement différente de ce qui était anticipé et connu depuis 1850. Effectivement, il y a des travaux de fondation plus profonds à prévoir, qui n'étaient pas envisagés au départ.

Il y avait une autre question.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Quand vous parlez de l'alimentation des quais, dans votre documentation LGV PACA, j'ai vu qu'il y avait un quatrième quai en gare de Cagnes-sur-Mer.

Fabien PASTOUR - Là, c'est un point sur les travaux de troisième voie. Ce sont les travaux en cours à ce jour. C'est indépendamment de ce qu'il faudra faire au niveau de la LGV PACA en plus dans cette gare-là. C'est le point sur les travaux qui sont en cours à ce jour.

Sur la partie prise en compte du risque inondation au niveau de la traversée du Var, nous avons eu une question la dernière fois sur ce qui était pris en compte dans nos études. Nous avons donc un référentiel technique et réglementaire des constructions de RFF qui nous oblige à placer les voies de roulement au niveau des plus hautes eaux. Ce niveau est donné par le PPRI qui est indépendant de RFF. La côte des plus hautes eaux dans la zone, au niveau du Var, est à 8,25 mètres par rapport au niveau de la mer. A ce jour, la côte des rails au niveau de la zone de la gare est de 9,5 mètres NGF. La zone des quais, là où seront les gens, parce que les gens seront plus hauts que les rails quand ils seront sur les quais, avec un niveau d'accessibilité de 55 centimètres par rapport aux rails, sera à peu près à 10 mètres de haut. Ils seront donc nettement au-dessus du niveau des plus hautes eaux. Les voies elles-mêmes sont considérées comme un système d'évacuation et de sécurité pour toute cette zone.

Le Plan de Prévention du Risque...

Brigitte GOURMANEL - Attendez, je vous apporte les photos que je vous avais promises la dernière fois.

Fabien PASTOUR - J'en ai mis une aussi. Je pense que vous devez l'avoir aussi. Nous allons faire tourner vos photos.

Brigitte GOURMANEL montre différentes photographies à Fabien PASTOUR.

Fabien PASTOUR - C'est une zone qui est en amont du Var, donc à l'ouest, au niveau de Cagnes. Là, les éléments que nous vous présentons, c'est au niveau de la gare Ouest Alpes-Maritimes, là où les gens seraient stockés en cas d'inondation ou en cas de problème sur les trains.

Donc, le Plan de Prévention du Risque Inondation du Var a été approuvé par arrêté préfectoral en avril 2011. On a des secteurs vulnérables qui ont été identifiés, donc la zone d'activités de Lingostière et de Saint-Isidore au Nord, la zone urbaine et d'activités de la ville de Nice, là où il y a Nikaïa, le centre administratif des Alpes-Maritimes, etc. et le secteur Californie et le secteur de Nice aéroport. On a un bassin versant qui a une superficie de 1 800 km². La crue de référence que l'on peut trouver dans le PPRI est une crue de 3 800 m³/s. Ces éléments sont pris en compte dans nos études. Nous vous avons également mis comme illustration une photo du pont Napoléon III - c'est le pont qui permet de traverser le Var - en 1994. C'est une photo que nous avons prise dans Nice Matin. Là, on a une crue qui correspond à un débit entre 3 000 et 3 500 m³/s. On a donc les pieds du pont qui sont bien dans l'eau. On n'a pas de zouave à Nice mais, s'il y en avait, il aurait été les pieds dans l'eau.

Christiane COUSINIE - Juste pour dire qu'un PAPI est en cours. C'est le Plan d'Action et de Prévention contre les Inondations. Ce PAPI demande un schéma de cohérence hydraulique. C'est l'Etat qui le demande. Le Plan de Prévention des Inondations demande des travaux, dont des digues, pour désinonder, mais cela reste à prouver. Il demande donc les démarches en cours. Voilà.

Brigitte GOURMANEL - « *Toutefois, sur l'opération du Grand Arenas, la réalisation d'une étude hydraulique précise à l'échelle du projet prescrite par le PPRI, de manière à préciser les contraintes applicables aux aménagements futurs...* ». Or, dans le Grand Arenas est comprise la gare de Saint-Augustin. Il y a aussi « *un suivi précis et une concertation large autour de cette démarche seront nécessaires pour montrer la bonne prise en compte du risque et la limitation de la vulnérabilité des personnes à toutes les étapes des aménagements futurs.* ». Le problème qu'on a est qu'on fait une étude hydraulique, mais à l'échelle du projet. Ce n'est pas à une échelle globale. On n'a pas de vision globale du problème. Nous, on demande qu'il y ait une étude hydraulique sur tout le bassin et le secteur. Nous avons besoin d'une vision globale du problème d'inondabilité pour pouvoir vraiment appréhender la mesure des risques.

Christiane COUSINIE - Je voudrais ajouter... Vous mentionnez 7 mètres au-dessus du niveau de la mer...

Fabien PASTOUR - 8,25 mètres.

Christiane COUSINIE - 8 mètres, pardon. Le problème est que l'eau vient un peu de la mer, mais elle vient surtout de la montagne.

Fabien PASTOUR - Oui, mais le bassin versant est assez grand aussi, comme je vous le disais tout à l'heure.

Je rebondis sur ce que vous disiez sur le niveau des plus hautes eaux. Nous avons une obligation réglementaire, quel que soit le grand projet d'investissement et pas forcément ferroviaire, de ne pas faire varier le niveau des plus hautes eaux. Ce n'est pas parce que je construis quelque chose à cet endroit-là, qu'en amont ou en aval, je dois faire monter le niveau des plus hautes eaux du fait

de l'impact de mon projet. Par exemple, dans le cadre de l'EPA, ils ont produit un schéma de cohérence hydraulique de l'aménagement d'ensemble. Ainsi, pour tout l'aménagement de la plaine du Var, ils ont produit ce schéma de cohérence hydraulique. La maîtrise d'œuvre urbaine du Grand Arenas a produit cela pour l'EPA. Cela a été intégré dans le PPRI. Ils ont donc produit un modèle hydraulique qui leur a permis de tester, en fonction des différents types de flux hydrauliques, quelle était la capacité de résistance de toute la zone et de vérifier aussi toutes les côtes d'implantation qui sous-tendent notamment le PPRI. Tout cela est donc prévu. Cela a été fait par l'EPA.

Nous, RFF, dans le cadre du projet, nous allons aussi faire une modélisation. Nous allons reprendre des éléments et nous allons intégrer notre projet pour produire les éléments qu'il nous faut. En effet, quand on intègre ce type de projet sur un territoire, on a un dossier qui s'appelle « dossier loi sur l'Eau », qui concerne l'impact du projet sur tous les milieux hydrauliques d'un secteur. Nous, dans ce cadre-là, le projet de LGV doit aussi produire des éléments et montrer quels sont les impacts de ce projet sur ce territoire.

Brigitte GOURMANEL - A l'inverse, il me semble qu'on devrait quand même tenir compte de ces risques avant de définir le site d'un équipement qui va concentrer tous les modes de transport, non seulement les transports en commun, mais aussi le transit, etc.

Fabien PASTOUR - Le PPRI est pris en compte dans nos études...

Christiane COUSINIE - Le PAPI II est en enquête. Il n'est pas...

Fabien PASTOUR - Le schéma de cohérence hydraulique est déjà intégré dans le PPRI. Nous l'avons déjà.

Christiane COUSINIE - Il est en train de se valider. Je ne comprends pas.

Fabien PASTOUR - Ce sont les éléments que j'avais à vous produire sur la prise en compte du risque inondation sur la traversée du Var. C'est pour vous dire qu'aujourd'hui, nous prenons en compte tout ce qu'il y a comme éléments au niveau local. Nous avons aussi conscience de l'impact...

Christiane COUSINIE - Cela va à l'échec.

Fabien PASTOUR - Je ne pense pas.

Serge JOVER - Vous avez un historique. Vous vous basez sur ce que vous avez pu avoir. Vous arrivez sur des chiffres, sur un PPRI, etc. Vous avez des côtes, etc. C'est très bien. On se rend compte aujourd'hui - tous les météorologues le disent aujourd'hui - que nous allons sur une variation complète du secteur du Sud de la France. Nous allons sur des crues beaucoup plus importantes que ce que nous avons pu connaître. Je pose donc la question : est-ce que cela ne vaudrait pas le coup quand même de refaire une analyse en tenant compte des derniers chiffres ?

Fabien PASTOUR - Le PPRI a été mis à jour et il prend en compte pas mal d'éléments, dont ceux des évolutions climatiques.

Serge JOVER - Les derniers qui ont été fournis il y a 15 jours - tous les médias en ont parlé - ne sont pas pris en compte. Je suis sûr que vous ne les avez pas pris en compte. Je vous demande de revoir avec les derniers chiffres. Nous regarderons si, oui ou non, vous avez pris ces éléments en compte. Il n'y a pas que la gare. Si on n'a aucun accès pour arriver à votre gare, je peux vous dire que cela va être un gros souci c'est-à-dire que, durant trois ou quatre jours, il n'y aura plus de LGV.

Fabien PASTOUR - Clairement, ce point-là... Juste un point. Le PPRI, les éléments de dimensionnement, les positionnements en altitude de la ligne LGV ou de la gare, etc. nous en parlons aujourd'hui parce que ce sont des points que vous nous avez demandé de prendre en compte. Nous le faisons. Nous entendons votre souci sur ces points, mais nous avons encore beaucoup de temps pour regarder tout cela ensemble. Effectivement, je peux vérifier et vous dire

très bientôt ce que nous avons pris ou non en compte et si ces éléments d'évolution seront pris en compte, si nous ne les avons pas déjà pris. Aujourd'hui, nous en parlons, mais ce n'est pas bloquant parce que nous avons encore quelques années avant de sortir des tracés. Si vous voulez, nous nous engageons à vous donner des éléments qui vous montreront ce que nous avons pris ou non en compte.

Serge JOVER - Je rebondirai sur ce qu'a dit Madame GOURMANEL. Est-ce que la gare à Saint-Augustin sera toujours à l'ordre du jour en fonction des résultats que vous allez sortir ? A la limite, on pourrait se trouver sur une gare difficilement réalisable si, vraiment, on a des chiffres...

Fabien PASTOUR - Là, nous avons le niveau des plus hautes eaux donné à ce jour, qui est à 8,25 mètres. Nous avons une gare qui est à 10 mètres de haut. Même si nous prenons une crue de 2 ou 3 mètres de plus que les plus hautes eaux, nous sommes quand même en dehors des eaux.

Brigitte GOURMANEL - En 1994, tout Saint-Augustin était sous l'eau.

Pascal NICOLETTI - Pour vous aider globalement, sur le 8 mètres qui est annoncé, il faut savoir que tout le secteur Arenas, c'est 3,85 mètres pour René Cassin et 4,30 à 4,70 mètres pour la Promenade des Anglais. Le jour où l'eau est à 7 mètres, c'est que les digues ont lâché et qu'on a d'autres difficultés. Le seul endroit de sécurité sera la voie RFF. Je vous donne mon sentiment. Ce sera le seul point qui sortira de l'eau. Voilà. Tout le reste sera sous l'eau. Si, vraiment, vous avez de l'eau à 7 mètres dans le bas de la plaine du Var, je peux vous dire que l'eau dépasse largement Sainte-Hélène pour ceux qui connaissent Nice.

Il faudrait peut-être arrêter de remettre en cause des questions techniques dont on dit qu'elles auront une réponse dans le cadre des obligations légales françaises, de mélanger des PPRI avec des PAPI qui sont des plans qui n'ont rien à voir et qui sont des plans d'accompagnement et d'intervention, etc. Il y a des éléments qui ont été pris en compte. On a eu une crue très importante en 1994. Des travaux ont été faits. On a pu voir ce que cela a donné récemment avec les zones qui étaient prévues inondables, là où les digues ont tenu. Il y a d'autres éléments de digue qui vont être faits de manière à améliorer globalement la plaine du Var. Je ne suis pas moteur là-dedans, mais tout le monde le sait. Il faut arrêter de vouloir amener des éléments totalement discordants, alors que ce sera certainement l'ouvrage le plus haut qui sera réalisé dans toute la zone en termes de voirie ou d'aménagement.

Fabien PASTOUR - Monsieur NALLINO, vous vouliez dire quelque chose peut-être ?

Germain NALLINO - Aujourd'hui, nous avons des gares qui sont telles qu'elles sont. Ce n'est pas en aménageant de toutes les façons et dans les meilleures conditions qu'on arrivera à ce que la voie soit protégée, puisqu'on a déjà une voie qui est telle qu'elle est. On est au même niveau. On pourra faire ce qu'on veut, on sera toujours au même niveau. Je ne vois pas ce qu'on pourra faire de mieux. Qu'on prenne des dispositions par rapport aux digues, là, on est d'accord, mais il ne faut pas exagérer non plus. Les gares existent et continueront à exister, jusqu'au jour où la mer aura monté de 10 mètres. Alors, elles n'y seront plus.

Guy MULLER - Pour clore le débat sur ce point-là, qui est un domaine très technique. A mon sens, il faut questionner l'OIN, qui est compétent en la matière et qui s'est chargé de toutes ces études. Il y a des digues qui ont été réalisées. De mémoire, il y a une digue faite par le Conseil Général qui a été réalisée et qui a bien fonctionné. En effet, quand il y a eu des crues, il y a à peu près 15 jours, on était sur un débit de l'ordre de 1 800 m³. Là, on parle de 3 800 m³, les digues étant conçues pour tenir jusqu'à 5 000 m³. Il faut donc poser la question à l'OIN sur cette base-là. Vous avez des chiffres. Vous les communiquez. Sur cette dimension-là, j'entends. Pour le reste, vous pouvez tester ce que vous voulez. Ce n'est pas un problème. Néanmoins, sur cet aspect technique, il y a des chiffres qui vont être énoncés. A l'OIN de répondre. Moi, je vous le dis de mémoire, mais c'est sous toute réserve. Je ne m'engage pas à ce niveau-là.

Fabien PASTOUR - Ce sont des chiffres que j'ai en tête également, parce que nous vous avons présenté l'étude hydraulique. Il s'agissait de chiffres assez importants. Moi, cela ne me pose aucun problème de vous fournir les informations. Il n'y a aucun problème. Eventuellement, nous pouvons les mettre sur le site. Ce sera peut-être plus simple de les mettre sur le site.

Vous nous avez posé des questions sur les largeurs de tabliers des ponts et l'emprise au sol de l'infrastructure. Là, c'est par exemple un pont standard, avec le tablier de pont. Nous avons coupé le pont en deux pour vous montrer sa largeur. C'est pour deux voies de ligne à grande vitesse qui seraient posées. Cela correspond à une largeur d'ouvrage de 15 mètres. C'est donc pour un ouvrage aérien. Cela permet de mettre des trains qui peuvent aller de... Nous allons dire... La largeur utile est celle que vous voyez ici. La largeur utile est la largeur utile pour le ferroviaire. Après, vous avez la largeur totale de l'ouvrage, qui est la largeur avec toutes les protections qui sont sur le côté. En gros, avec un tablier qui fait 15 mètres de large, vous pouvez faire passer n'importe quelle circulation entre toutes les classes de vitesse que je vous ai énoncées, c'est-à-dire entre 200 et 300 km/h. Cet abaque, vous l'aurez en téléchargement. Il n'y a pas de souci. Cela veut dire que, suivant la vitesse à laquelle on roule, on fait changer l'écartement entre les voies. Avec un tablier de 15 mètres de large, on peut mettre n'importe quelle classe de vitesse dessus. C'est la largeur d'emprise pour un ouvrage aérien.

Il y a une deuxième partie à la réponse, en zone non-urbanisée. Pourquoi est-ce que nous précisons en zone non-urbanisée ? C'est que, dans les Alpes-Maritimes, quel que soit le fuseau que vous choisirez, dès qu'on est en zone urbanisée, on est en tunnel et la question ne se pose plus. Ainsi, en zone non-urbanisée, sur des projets de LGV similaires, par exemple la LGV Est ou autre, qui sont passés en pleine cambrousse où il n'y avait rien dans les champs, en phase travaux, on avait besoin d'à peu près 100 mètres de large autour de la voie pour construire la voie. Cela fait une bande 100 mètres pour construire la voie quand vous êtes dans un champ, donc dans la cambrousse totale où il n'y a rien. En phase d'exploitation, la largeur strictement nécessaire au fonctionnement est à peu près de 80 mètres. Dedans, vous avez la plate-forme elle-même qui fait 15 mètres de large. Si elle est en talus, en déblais ou en remblais, vous avez aussi des pentes. Puis, vous avez des voies d'accès sur le côté, qui permettent à la maintenance de passer et de faire des inspections ou aux véhicules de sécurité de venir intervenir s'il y a un problème ou un incident quelconque qui nécessite l'intervention de l'équipe de sécurité. Puis, vous avez également, dans ces 80 mètres de plate-forme, les aménagements paysagers parce que RFF, quand il crée une nouvelle ligne, crée souvent des aménagements paysagers autour des voies. Il doit être propriétaire des choses qu'il va entretenir ensuite. Donc, RFF a aussi la propriété de talus et de choses qui sont autour des voies, qui protègent les voies dans certains endroits. Il peut également y avoir des protections diverses qui sont mises le long des voies. Nous sommes donc propriétaires de ces protections pour les entretenir.

Il faut savoir aussi que les lignes nouvelles sont entièrement clôturées. Cela fait partie de la zone qui va être prise quand nous aurons la plate-forme terminée. Voilà. C'est donc dans une zone non-urbanisée.

Après, dans les Alpes-Maritimes, 80 % du trajet va être en tunnel à peu près. Donc, en tunnel, il n'y a pas d'emprise, sauf si on fait des émergences. Néanmoins, normalement, on ne se posera pas trop la question ici. Puis, entre Nice ville et Nice aéroport, nous serons sur les voies existantes. Il n'y aura donc pas d'emprise particulière. Voilà. C'est ce que nous pouvions vous dire sur les emprises au sol d'infrastructure. Est-ce que cela répond à la question que vous nous avez posée ?

Monsieur NALLINO.

Germain NALLINO - Je voudrais ajouter ce qui se passe au niveau des voies. Dans le département des Alpes-Maritimes, nous avons eu plusieurs fois des voies qui ont été inondées, sur la ligne entre Nice et Menton, sur la ligne entre Nice et Cannes, etc. Chaque fois, la SNCF a pris des dispositions. Il n'y a pas eu pour autant de désastre. Nous sommes malheureusement

soumis aux intempéries, qui sont logiques. De même, au niveau des lignes de montagne, nous avons des éboulements, etc. dont on prend les précautions utiles. Là, il s'agit de prendre des précautions utiles qui consistent à protéger les gens, les voyageurs et les usagers. C'est logique. Aller au-delà, ça sert à quoi ?

Fabien PASTOUR - Je peux passer à la question suivante ? Pour la question suivante, je vais laisser Noëlle répondre parce qu'elle est la spécialiste en environnement.

Noëlle BOUGEAUD - Vous nous aviez demandé quelles zones Natura 2000 avaient été prises en compte pour déterminer les fuseaux. Donc, celle qui nous intéresse plus particulièrement ici va être la zone Natura 2000 au niveau de Biot, donc la petite tâche que vous voyez juste au-dessus du Loup. Elle fait également l'objet d'un arrêté de protection biotope.

Ensuite, il y a la zone qui fait toute la vallée du Loup, que nous sommes obligés de traverser d'une certaine façon, sauf si nous sommes en tunnel. Néanmoins, il est possible de faire des infrastructures dans les zones Natura 2000.

Enfin, la vallée du Var fait l'objet d'une zone de protection spéciale. Voilà.

Avez-vous des questions ?

Brigitte GOURMANEL - Quelle est la protection spéciale ?

Noëlle BOUGEAUD - Les oiseaux.

Brigitte GOURMANEL - Quelles sont les adaptations en termes de protection spéciale pour la vallée du Var ? En fait, il s'agit des oiseaux. Si on fait un pont, les oiseaux...

Fabien PASTOUR - On fait un pont à côté d'un pont. On ne crée pas un nouveau pont dans une zone où il n'y a pas de pont.

Madame COUSINIE.

Christiane COUSINIE - Quand vous faites un pont, il y a des piliers. Cela retient les crues.

Fabien PASTOUR - Comme je vous le disais tout à l'heure, on ne doit pas modifier le niveau des plus hautes eaux avec nos infrastructures. Cela fait donc partie des choses qui entrent dans nos modèles de calcul pour voir si les nouvelles infrastructures ne modifient pas. Si elles modifient, nous étudions ce qu'il faut faire, justement pour revenir à la situation normale. C'est une obligation légale du maître d'ouvrage de vérifier ce point-là.

Christiane COUSINIE - Il y a du limon parce qu'ils ont fait des barrages. Le limon apporte donc une certaine épaisseur. Du coup, cela fait des petits arbres. Cela retient la crue. Il faut les couper. Un pilier de pont, cela me paraît un peu gros.

Pascal NICOLETTI - Laissez les techniciens faire leur travail.

Christiane COUSINIE - Ils ont fait aussi un port comme ça et on l'a payé pendant 30 ans. Il est à plusieurs mètres de fond.

Pascal NICOLETTI - Si vous voulez revenir plus en arrière, vu l'âge de tout le monde autour de la table, à l'époque où le Var était dragué, donc entretenu, il n'y avait pas de barrage, pas de problème et tout fonctionnait très bien. On n'avait aucune difficulté. Donc, le vrai problème aussi est qu'à un moment, chacun doit faire son boulot. Laissez-les donc les techniciens faire leur boulot. C'est tout.

Fabien PASTOUR - Il y a des obligations légales. Ne vous inquiétez pas, nous les respectons.

Nous passons à la poursuite de l'étude sur les fuseaux de passage, si vous voulez bien.

2. POURSUITE DE L'ETUDE DES FUSEAUX DE PASSAGE

Fabien PASTOUR - La dernière fois, nous vous avons fait faire le survol des différents fuseaux. Nous avons donc pu regarder ensemble la dernière fois les différents fuseaux Ouest Alpes-Maritimes, les trois fuseaux que nous vous proposons. Nous allons vous donner aussi des éléments de comparaison techniques, financiers, socioéconomiques et environnementaux sur ces différents fuseaux. Je crois que nous avons aussi deux présentations qui seront faites par des gens de la salle, qui nous ont demandé d'intervenir.

Alors, un premier point que nous avons voulu examiner et qui a été vu aussi avec d'autres groupes de travail. On nous a posé la question dans d'autres groupes de travail de savoir si le fait de créer une gare Ouest Alpes-Maritimes ne va pas créer une concurrence entre les deux gares. Est-ce que le positionnement proposé permet d'avoir une bonne complémentarité entre les deux gares ? Nous avons donc fait faire une étude sur ce sujet-là pour voir ce que cela pouvait donner en fonction des trois fuseaux.

Là, par exemple, ce serait dans le cas où la gare serait dans le fuseau Nord au Sud de Grasse. Nous avons fait représenter sur cette diapositive - malheureusement, les couleurs ne passent pas très bien sur la zone de Cannes - toute la zone de chalandise de la gare de Cannes et, en violet, toute la zone de chalandise de Sud Grasse. Nous voyons avec cette gare très au Nord que la gare de Cannes centre, à peu près à 30 minutes, concernera 240 000 personnes et 120 000 emplois. La gare de Sud Grasse, elle, a 185 000 personnes concernées et 102 000 emplois. Nous avons deux gares à peu près équilibrées et des zones de chalandise qui se complètent. Donc, dans ce cadre, nous pouvons dire que ces deux gares sont complémentaires.

Prenons la gare située dans le fuseau médian, Nord Mougins. Si elle est au milieu du fuseau, nous faisons l'étude à partir de là. Nous voyons que la gare de Cannes centre est toujours autour de 200 000 personnes. Il y a un petit transfert vers la gare de Mougins. Nous avons 92 000 emplois concernés. La gare de Nord Mougins, elle, est à 235 000 personnes à peu près à 30 minutes et 112 000 emplois concernés. Nous avons également deux zones de gares qui sont complémentaires. La gare de Cannes, elle, draine tous les gens qui sont le long de la côte. La gare de Nord Mougins draine toute une zone importante du moyen et du haut pays, ce qui permet de donner l'accès à la grande vitesse à une zone de population plus importante et aussi au TER. Dans ce cas-là, nous pouvons également considérer que les deux gares sont bien complémentaires.

Nous descendons sur le fuseau Sud, donc le fuseau Sud Mougins. Là, nous constatons que la gare de Cannes centre tombe carrément à 89 000 personnes concernées à 30 minutes et à 41 000 emplois autour d'elle. Par contre, la gare de Sud Mougins, elle, explose par rapport aux autres situations et, à 30 minutes, nous avons quand même 321 000 personnes concernées et 146 000 emplois. Nous voyons que la zone de chalandise de la gare de Cannes va se réduire autour de Cannes, donc vraiment à une zone très, très proche de Cannes. Par contre, la zone Sud Mougins, elle, va s'étendre très loin le long de l'A8. Vu son positionnement très au Sud, elle va drainer les gens *via* l'autoroute. Il y a aura donc une très forte concurrence entre les deux gares. Voilà.

Donc, Cannes, avec la gare au Nord ou médian, nous avons 436 000 personnes concernées et à peu près 204 000 emplois. La gare plus au Sud, elle, a une zone de chalandise moins grande. A 30 minutes, nous n'avons que 409 000 personnes et 20 000 emplois de moins, donc 185 000. Donc, les deux gares, dans le cadre du fuseau Sud, sont concurrentes. La gare Sud Mougins s'appuie plus sur l'autoroute que les autres. Les zones de chalandise, au global, sont moins importantes. Il y a donc une moins grande zone d'attractivité pour le duo de ces gares.

Je vous en prie Madame COUSINIE.

Christiane COUSINIE - Je ne comprends pas. Tout à l'heure, vous nous avez dit que la gare de Cannes concernait 4 ou 5 millions de personnes. Là, les chiffres ne collent plus du tout. Ce ne sont pas les emplois qui comptent. Ce sont les gens qui voyagent. Ce sont les touristes.

Fabien PASTOUR - Là, les 4 à 5 millions de personnes, ce n'est pas la même chose. Là, nous vous donnons les gens qui se trouvent à 30 minutes de la gare, quel que soit le mode de déplacement aujourd'hui.

Christiane COUSINIE - Ce ne sont pas les résidents qui prennent le train. Ce sont des touristes et des voyageurs.

Julien CHASSAGNE - Quelques petites précisions par rapport aux 5 millions. Ces 5 millions sont la fréquentation de la gare. Aujourd'hui, nous avons 3,3 millions. Demain, nous estimons que ce sera 4 à 5 millions. C'est à la fois du TER et des grandes lignes. Il y a donc des déplacements quotidiens et des déplacements vers Paris ou Lyon, par exemple. Ces éléments concernent la manière dont les gares s'intègrent dans le territoire. Quand nous nous projetons à 2023, nous avons deux gares, une dans le moyen pays et une au niveau de Cannes. Nous voyons comment ces gares sont complémentaires ou concurrentielles selon les situations étudiées.

Germain NALLINO - Par rapport à la LGV. On ne met pas les TER avec. Il ne faut pas mélanger. Vous avez donc pris les usagers des TER et les usagers de la LGV. Là, c'est LGV.

Julien CHASSAGNE - Là, c'est la structuration du territoire. Cela concerne les gens qui se rabattent en voiture. Ils peuvent se rabattre en voiture pour prendre un TER ou pour prendre un train longue distance.

Pascal NICOLETTI - Les zones de chalandise, c'est la même mécanique que ce qui était fait avant dans les CDEC, quand il y avait une autorisation commerciale pour dire qu'on implante un magasin à tel endroit. Que vous preniez Mappy, Via Michelin, etc. c'est pour voir combien il y a de personnes à 15 minutes, à 30 minutes et ainsi de suite.

Fabien PASTOUR - C'est bien toutes les personnes qui pourraient prendre tous les types de trains. Donc, c'est Monsieur et Madame tout le monde qui prennent leur train comme moi pour aller au travail. C'est aussi la personne qui va pour son travail ou pour le plaisir à Paris ou le touriste qui vient en villégiature chez vous.

Germain NALLINO - On a un problème là. On a une gare LGV qui serait au Sud de Mougins. Ce n'est pas une gare TER, je m'excuse. Si on a une réflexion, ce sont des gens qui vont prendre la LGV, qui vont prendre le TGV. Ils ne vont pas prendre un TER.

Fabien PASTOUR - La gare Ouest Alpes-Maritimes, il y aura une gare grande vitesse et elle sera connectée à une gare TER. C'est donc une nouvelle infrastructure d'accès au TER.

Germain NALLINO - Il me semble que vous n'êtes pas suffisamment précis. On a une ligne TER qui est la ligne littorale pour laquelle il va y avoir un cadencement TER au quart d'heure ou aux 10 minutes. C'est un point. En haut, on va avoir une gare LGV qui sera reliée à la gare. Donc, le cadencement ne sera pas aux 10 minutes. Ce n'est pas le même principe.

Fabien PASTOUR - Effectivement. Monsieur NALLINO appuie sur un point intéressant. Effectivement, la gare Ouest Alpes-Maritimes sera une gare TGV avec une connexion TER sur la ligne Cannes-Grasse. La ligne Cannes-Grasse aura 4 trains par heure et par sens. Ce n'est pas la même chose que lorsque vous êtes à Cannes. Vous avez 8 TER par heure et par sens, semi-directs ou omnibus. Vous avez beaucoup plus de TER à Cannes, certes. La répartition entre les voyages en TGV et en TER ne sera peut-être pas la même à Ouest Alpes-Maritimes, mais il y a quand même une connexion TER Ouest Alpes-Maritimes. Il y a aussi des gens qui viendront prendre le TER tous les jours à cette gare.

Nous avons une intervention extérieure, je crois.

Pascal NICOLETTI - Ces zones de chalandise sont des zones de chalandise uniquement par transport routier. Ce n'est pas du tout la zone de chalandise des infrastructures. Vous venez en pédibus, vous en avez une autre. Vous venez en train, vous en avez une autre. Il y a des endroits où vous n'aurez rien parce que vous n'avez pas de train. Le véhicule est, hélas, la référence des zones de chalandise pour l'instant dans toutes les enquêtes d'urbanisme et d'urbanisme commercial.

Julien CHASSAGNE - Surtout pour les trajets de longues distances. En fait, cela permet de traduire l'attractivité commerciale d'une gare. C'est le meilleur moyen qu'on a trouvé, parce qu'une bonne partie des gens se rabattent sur la voiture, notamment pour les trajets sur de longues distances. Cela traduit bien l'emprise d'une gare sur son territoire.

Laurence GONTARD - Nous allons peut-être laisser Monsieur MONTABERT nous faire une présentation des dessertes des différentes gares sur le territoire.

Olivier MONTABERT - Permettez-moi de me présenter. Je m'appelle Olivier MONTABERT. Je fais partie d'un groupe de travail qui se préoccupe des problématiques de transport en commun sur Sophia en particulier. L'intervention que j'aimerais faire, c'est pour parler plus précisément de la problématique de Sophia et aussi de la localisation des nouvelles gares. Je pense que c'est le bon endroit pour faire cette présentation, puisque le groupe de travail s'appelle Sophia-Antipolis.

Juste avant de commencer, pour reprendre l'argumentation qu'il y a eu là-bas, je pense que l'étude de zone de chalandise est un élément compliqué à prendre en compte pour deux raisons. D'une part, ce n'est pas parce que des gens sont proches d'une gare qu'ils vont nécessairement s'y rendre. Je vais prendre quelque chose de concret. Si quelqu'un doit se rendre, par exemple, à son lieu de travail à 9 heures et qu'il doit prendre un TER plus autre chose pour s'y rendre, s'il n'y a pas de TER à ce moment-là, il fera peut-être 10 kilomètres ou 10 minutes de trajet de plus pour se rendre à une autre gare et avoir le train qui l'intéresse. Je pense donc que c'est bien d'avoir fait cette étude, mais c'est juste une image théorique. Il est possible que cela ne reflète pas du tout la réalité sur le terrain dans 20 ou 30 ans. On ne sait pas. C'est juste une projection, qui n'est peut-être pas du tout avérée.

Mon intervention a principalement comme objectif de rappeler un peu ce qui se passe sur le terrain. En fait, on remonte des informations au Comité de Pilotage. Je ne suis pas sûr qu'il y ait des gens dans le Comité de Pilotage qui ont une vision précise du terrain de Sophia-Antipolis. J'aimerais donc la présenter avec cette image. J'ai fait cette diapositive rapidement ce matin. C'est un peu petit, malheureusement. Je vais donc essayer d'expliquer précisément pour les gens qui sont au fond. Principalement, ici, ce que vous voyez, c'est l'autoroute A8. Vous avez la pénétrante qui passe ici et qui monte jusqu'à Grasse, qui est donc ici. J'ai indiqué une position d'une gare LGV potentielle qui se situerait en fait à l'intersection de la ligne TER et de l'autoroute. Ici, vous avez la ligne TER, même si on ne la voit pas là où vous êtes assis. Il y aurait une première gare possible ici, en bas. Il y en aurait une autre possible, ici, à l'intersection entre la voie pénétrante et la gare. Je n'ai pas indiqué celle de Grasse, parce que j'ai participé lundi à la réunion sur les gares et j'ai cru comprendre que la gare de Grasse était un choix éliminé. Ainsi, pour simplifier l'interrogation et parler plus précisément de Sophia-Antipolis, je me suis permis de faire ce choix. J'espère que vous ne m'en voudrez pas.

Ce que j'aimerais vous présenter, c'est que nous avons une problématique qui est donnée par RFF et qui est juste. Elle consiste à dire que ce serait bien d'exploiter la ligne TER existante, ici, pour pouvoir placer une gare. Après, il y a la problématique de Sophia-Antipolis qui, comme vous pouvez le voir ici, est assez éloignée en fait. Il y a aussi le parc d'activités Saint-Bernard qui est, certes, beaucoup plus petit, mais qui draine aussi pas mal de personnes et a une certaine fréquentation. Ce que je présente également sur ce plan, c'est la problématique de circulation des véhicules. Comme vous avez pu le comprendre - et c'est aussi l'image qu'en fait RFF *a priori* - une grande partie des gens prendront toujours leurs véhicules pour se rendre à une gare TER ou TGV. Il y aura certainement un développement des transports en commun. Or l'histoire, l'expérience et

les projections dans l'avenir nous font dire que les gens continueront à utiliser leurs véhicules, peut-être 50 % des personnes. Donc, le problème de circulation routière est un élément déterminant aussi pour placer une gare et pour étudier la fréquentation et l'utilité d'une gare.

Ici, on s'aperçoit aujourd'hui qu'il y a, en rouge, des zones très difficiles. J'ai noté cela en rouge, mais j'aurais pu utiliser du noir ou une autre couleur. En tout cas, c'est ce qu'on considère aujourd'hui comme des zones d'accès très difficile, c'est-à-dire qu'il y a un flux énorme qui transite par l'autoroute et qui prend l'échangeur de Cannes. Comme vous avez certainement pu vous en apercevoir, cet échangeur est largement saturé aux heures de pointe, c'est-à-dire le matin et le soir.

Il faut savoir aussi qu'au dernier groupe de travail, une personne - il me semble que c'était le Maire de Mouans-Sartoux - a fait part d'une remarque intéressante à prendre en compte. Il a dit qu'une étude sur l'implantation d'un magasin Ikea a été faite. Or cette étude a eu un avis négatif, justement par rapport à ce problème d'accès à cette zone-là. C'est un premier point.

Deuxième point, on s'aperçoit aussi que l'accès à Grasse est très délicat en voiture. La zone de chalandise, quand on parle de 15 minutes ou d'une demi-heure, en discutant avec les gens qui travaillent sur Sophia-Antipolis, j'ai l'impression que c'est un petit peu optimiste. Passons sur ce détail.

Ici, j'aimerais me concentrer sur Sophia-Antipolis. En fait, on s'aperçoit que la zone est un peu en retrait. Les gens viennent principalement du bord de mer. Ils viennent aussi de l'arrière-pays. En fait, les gros flux arrivent par ici pour se concentrer sur Sophia-Antipolis. Il y a aussi des flux plus faibles qui arrivent de l'arrière-pays. Le plus gros flux vient en fait d'en bas. La réponse de la CASA est de fournir ce que j'ai marqué ici, les TCSP. Ce sont des transports en commun en site propre. *A priori*, sur ce site-là en particulier, il s'agirait de construire une nouvelle voie. Ce n'est pas très clair, mais il me semble que ce serait une sorte de bus qui emprunterait en fait cette nouvelle voie réservée. Il ne faut pas oublier aussi que, quand on parle de TCSP, ce sont généralement des moyens de transport qui roulent à une vitesse de 25 km/h à peu près. Ce n'est pas quelque chose de très rapide.

On voit ici, par exemple, que si les gens qui travaillent à Sophia doivent prendre un TGV ici, il y a déjà un éloignement certain. On peut donc se poser la question suivante : est-ce que les gens qui sont à Sophia vont réellement utiliser cette gare ? Je ne sais pas. Après, il y a toujours la question de l'offre et de la demande. Si, finalement à Cannes, il y a des trains aux bons horaires et que l'accès se fait facilement, peut-être que les gens viendront prendre le train à Cannes. On ne sait pas.

Dernier point que j'aimerais montrer ici. C'est une proposition. Il n'y a pas de concertation avec qui que ce soit. C'est juste une idée, dont je pense qu'elle a du sens. Après, c'est chacun son avis. Ici, on nous demande de discuter d'un fuseau et de l'emplacement d'une gare, ce qui est très bien. Je pense que, ce qui est intéressant aussi, c'est de faire remonter d'autres idées. J'ai donc discuté avec d'autres personnes. Il semblerait qu'il est éventuellement possible d'intercaler quelques TER - je ne sais pas exactement la fréquence - sur la ligne LGV. Nous pourrions imaginer que, sur une zone assez courte, il serait possible de faire circuler de temps en temps un TER entre deux TGV. Je simplifie un peu l'image.

La question que je pose donc en tant que personne qui travaille sur le site de Sophia-Antipolis et qui connaît bien les problèmes de transport des usagers est la suivante. On a une problématique qui a été présentée ici, qui est de dire que les gens doivent pouvoir aller à Paris en quatre heures ou en moins de quatre heures. Moi, je dis qu'il y a quand même une autre demande et un autre objectif qui peuvent être pris en compte qui sont liés au gros problème que nous constatons aujourd'hui pour transporter les personnes. Pour l'instant, il n'y a pas eu de réponse réelle de la part des collectivités. Je ne dis pas que c'est facile. La question que nous pouvons nous poser ici est de savoir si, finalement, cette ligne ne pourrait pas répondre aussi à cette autre problématique.

Par exemple, si on met la gare ici ou là, pourquoi est-ce que le tracé ne pourrait pas passer dans cette zone-là ? Il y a une spécificité particulière...

Monique DAVID - Excusez-moi, je vais peut-être dire quelque chose que personne n'ose dire. C'est vrai que tous vos problèmes sont très, très intéressants. Je me permets de vous dire que vous pourriez rencontrer utilement les services de la CASA. Il y a un très grand service transport, avec des élus, qui pourra déjà vous donner pas mal de réponses sur les TCSP, etc. Moi, il me semble qu'ici, sans vouloir dire que ce que vous dites est inintéressant, c'est un peu long. Nous avons tous des réunions qui nous attendent. Est-ce que vous pourriez aller directement à vos questions de sorte à laisser la parole pour le tracé ? Nous, nous sommes venus ici pour voir les fuseaux. Nous sommes Commune de Villeneuve-Loubet. Nous sommes quatre personnes. Nous n'interviendrons pas sur les problèmes de nos transporteurs, de nos citoyens autour de nos gares, etc. Nous aussi, nous avons des gares. Je vous le dis, rapprochez-vous déjà de la CASA et vous aurez pas mal de réponses. Ensuite, voyez directement. Je me permets de dire cela.

Olivier MONTABERT - Juste pour vous répondre. Nous nous sommes rapprochés de la CASA. Nous connaissons les projets, les problématiques, etc. Tout le monde connaît les problématiques.

Monique DAVID - Le TCSP, ce n'est pas un bus sur pneus comme vous avez l'air de le dire. Je fais partie de la CASA et je peux vous dire que c'est beaucoup plus... Voilà. Je me permets de vous dire que c'est quelque chose qui...

Olivier MONTABERT - J'ai fait ici une simplification. Excusez-moi.

Laurence GONTARD - Je vous propose que le débat ne porte pas sur le TCSP de la CASA aujourd'hui, mais qu'on revienne à la LGV.

Olivier MONTABERT - Ce n'était pas l'objectif. J'ai fini. J'en ai pour 30 secondes.

Monique DAVID - Merci.

Olivier MONTABERT - Le point principal était juste pour expliquer les problèmes de transport en véhicule. Comme le faisait remarquer précisément cette chère dame, nous sommes ici pour discuter du tracé. La question est qu'aujourd'hui, on nous propose trois tracés qui sont, en gros, pour simplifier, le passage au milieu, tout en haut ou en bas. La question, qu'on mette la gare ici, là ou même à Grasse, est, si le tracé passe ici, cela offre certaines possibilités. C'est une ouverture. Franchement, il faut se poser la question. On investit quelque chose comme 1,7 milliard d'euros, je crois. C'est quand même dommage de dire, finalement, si le train passe ici, une fois que c'est construit, c'est construit. Ne serait-il pas intéressant de se demander si le tracé pourrait passer par ici parce que cela fait une ouverture ?

Monique DAVID - Il n'y a pas d'arrêt de gare.

Olivier MONTABERT - C'est possible. C'est une demande.

Fabien PASTOUR - Juste un point. Monsieur MONTABERT a souhaité intervenir pour présenter cette demande parce qu'il voulait qu'elle soit exprimée dans la concertation. Nous lui laissons donc la parole le temps qu'il la présente. C'est fait.

Juste pour dire que, dans tous les projets de LGV qu'il y a eus à ce jour, on a eu systématiquement le reproche de créer des gares perdues dans la nature et qui ne seraient pas connectées au réseau classique. Donc, la volonté de RFF et des financeurs du projet est que les gares nouvelles soient connectées au réseau classique par un moyen ou un autre. La gare Ouest Alpes-Maritimes est donc connectée au réseau classique via Cannes-Grasse. C'est pour cela qu'elle est dans cette zone-là. C'est aussi pour cela qu'il n'y a pas d'autre gare prévue entre Ouest Alpes-Maritimes et Nice aéroport. Voilà. Ce n'est pas non plus porté par des élus.

L'élément porté par Monsieur MONTABERT est : est-il envisageable de créer une gare TER sur l'axe grande vitesse, dans cette zone-là ? L'important était aussi pour lui de savoir comment allait être desservie la zone de Sophia, que ce soit en TCSP, en TER, etc.

Je voulais juste apporter une réponse à Monsieur MONTABERT. Les zones de chalandise, telles que nous les prévoyons, prennent en compte la congestion actuelle. C'est pour cela aussi que la zone à 30 minutes est à cette taille et pas à une autre. Elle n'est pas plus grande. En fait, à 30 minutes, quand il n'y a personne sur la route, on va beaucoup plus loin dans les Alpes-Maritimes.

Oui ?

Laurence GONTARD - Je vais résumer la demande de Monsieur MONTABERT, qui n'est pas de positionner la gare Ouest Alpes-Maritimes au Nord de la zone d'activités de Saint-Bernard, mais bien d'avoir un passage de la LGV par cette zone-là avec une gare TER à cet endroit-là pour desservir Sophia, une gare d'arrêt en fait pour Sophia. Voilà. C'est la demande.

Fabien PASTOUR - Ce n'est pas possible.

Laurence GONTARD - Monsieur NALLINO.

Germain NALLINO - Au niveau des caractéristiques techniques, est-ce qu'un TER peut circuler sur une LGV ? Première question.

Fabien PASTOUR - Les lignes grande vitesse et la circulation des TER sur les lignes grande vitesse, c'est juste un problème de signalisation embarquée à bord des trains. Voilà. Donc, cela peut circuler l'un sur l'autre. Il n'y a pas de souci. Les TER peuvent aller sur des lignes à grande vitesse. C'est faisable. Voilà.

Christiane COUSINIE - C'est prévu ?

Germain NALLINO - Pouvez-vous me donner aujourd'hui un exemple où un TER circule sur une LGV ?

Pascal MARQUES - Est-ce qu'en France, nous avons cet exemple ?

Julien CHASSAGNE - Je me demande si, sur la virgule de Sablé, ils n'envisagent pas de faire passer des TER à 200 km/h pour réduire les temps de trajet. C'est dans le cadre du projet Bretagne-Pays de la Loire. Il me semble qu'ils sont en train d'étudier cela. Ils vont en faire passer.

Monique DAVID - Aujourd'hui, est-ce qu'ils circulent ?

Julien CHASSAGNE - Aujourd'hui, non, mais dans quatre ans.

Deux mots sur 2023, car ce sont des questions sur lesquelles nous sommes en train de réfléchir avec le Conseil Régional. En cas de problème, que peut-on faire ? Est-ce qu'on peut faire passer les TER sur la LGV ? Il faut voir quel coût cela aurait et qui prendrait en charge ce coût. Il est vrai que cela peut être vraiment intéressant, en cas de problème, de pouvoir dévier les TER sur la LGV.

Germain NALLINO - Vous avez dit « *en cas de problème* ». Ce n'est donc pas un service journalier. Ce n'est pas un cadencement. C'est rien du tout. A un moment donné, s'il y a un incident sur la voie, quel qu'il soit, on utilise la LGV en contournement. D'accord, c'est une logique. On peut utiliser avec un bulletin de réglementation au niveau de la vitesse, etc. Là, il n'y a pas de problème. Cependant, pour une circulation cadencée sur une LGV, où le TER peut exister avec des trains qui vont circuler à 270 km/h ?

Brouhaha.

Laurence GONTARD - S'il vous plaît, je vous demande de ne pas intervenir les uns avec les autres. Sinon, il n'y aura pas de *verbatim* et on ne pourra pas poursuivre.

Fabien PASTOUR - Dans le même esprit, Monsieur MARIE nous a demandé d'intervenir aujourd'hui. Donc, Monsieur MARIE de la Ville de Cannes nous a proposé de nous faire une analyse des différents fuseaux et de nous la présenter.

Laurence GONTARD - Avant l'analyse de Monsieur MARIE, il y avait une demande de Monsieur COLLIN.

Laurent COLLIN - Merci de me laisser la parole. Je voudrais juste être rassuré. Je suis bien à la réunion de LGV PACA ? C'est très bien ce qui a été présenté et je remercie Monsieur de la présentation. Néanmoins, je ne pense pas qu'on va régler les problèmes de chalandise locale avec la LGV. Il me semble que c'est pour déplacer les voyageurs de Paris à Nice, en gros, pour synthétiser. Donc, le TCSP, c'est un débat qui doit avoir lieu au sein des structures qui sont faites pour cela. Comme l'a dit, Madame DAVID, la Directrice Générale des Services, on ne voudrait pas que soient présentés les fuseaux, les tunnels ou non, à partir de 19 heures, parce qu'il n'y aura plus de responsable dans la salle. Je vous remercie. Je vous demande simplement de recentrer la réunion et le sujet de la réunion est la LGV PACA. Merci.

Fabien PASTOUR - Le sujet, globalement, c'est le système ferroviaire que propose la LGV PACA. La particularité de ce projet-là, qui a beau s'appeler LGV PACA, est qu'il y a autant de TER que de TGV prévus dans ce projet. Certes, la partie aménagement des transports en commun autour de la LGV ne fait peut-être pas partie du sujet aujourd'hui, mais nous devons parler de la partie TER aussi. Aujourd'hui, nous sommes surtout là pour parler des fuseaux.

Il y a la partie de Monsieur MARIE, qui n'en a pas pour très longtemps. Après, nous allons échanger largement sur les fuseaux, jusqu'à 18 heures. Nous allons passer au moins deux heures à faire le tour de table et à discuter ensemble sur les fuseaux.

Laurence GONTARD - J'ajoute que ces fuseaux ont été présentés au groupe de travail précédent. Aujourd'hui, il n'est pas prévu de les présenter à nouveau.

Monsieur MARIE.

Philippe MARIE - Bonjour, Philippe MARIE, Directeur Général Adjoint aux Transports et au Réseau d'Infrastructures de la Ville de Cannes et Secrétaire du Syndicat Intercommunal des Transports de Cannes, Le Cannet et Mandelieu.

L'objet de cette présentation est de comparer les fuseaux et les choix d'emplacements de gares corrélatifs à ces fuseaux. Ces emplacements de gares ont été, dès le départ, fixés à l'intersection de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse et de la future LGV, pour se donner les moyens d'avoir un système efficace en termes de desserte de transports. Une ligne ferroviaire avec quatre trains par heure et par sens a une capacité de trois à quatre fois supérieure à celle d'un transport routier.

Cette desserte de transport ferroviaire est donc commune aux trois fuseaux. Maintenant, même dans le cas le plus vertueux d'un accès facilité avec les transports collectifs ou en mode piétonnier, comme c'est le cas pour la gare de Cannes centre, par exemple, où 25 % de la clientèle vient à pied, il y a plus de 50 % de la clientèle qui se rend en transport individuel. Cela nous fait dire simplement que la position de cette gare doit être connectée à une voirie primaire pour pouvoir se donner les moyens de connecter et de répartir les flux de clientèle qui accèdent ou qui partent de la gare. Donc, par rapport aux trois fuseaux, nous avons regardé quelle était la possibilité de connecter chacune de ces gares avec ces infrastructures, avec cette voirie primaire. Ces infrastructures maîtresses sont donc l'autoroute A8, la liaison intercommunale de La Siagne et la pénétrante Cannes-Grasse. Les ronds sont ici les échangeurs, c'est-à-dire qu'un échangeur permet une répartition et un accès, quelle que soit la direction, Sud, Nord, est ou ouest. Il permet de répartir le trafic et d'accéder à l'infrastructure. Nous voyons donc que l'autoroute A8 dispose de trois échangeurs sur ce secteur-là, donc l'échangeur 40 à Mandelieu, 41 à La Bocca et 42 au Cannet-Mougins. La pénétrante Cannes-Grasse dispose ici de trois échangeurs qui sont regroupés sur la partie médiane, dont un échangeur ici qui a un rôle de pivot et de relation avec les territoires de Sophia.

Cela nous fait dire, en simple réflexion... Analysons les fuseaux un par un. Le premier fuseau, le fuseau Sud, a un emplacement de gare qui pourrait - et cela a été dit - impliquer une connexion

avec l'autoroute A8. Je réitère la remarque que j'ai faite en groupe de travail. Créer un échangeur sur l'autoroute A8 est contraire aux dispositions de la Directive Territoriale d'Aménagement. A supposer que le projet de LGV PACA soit un levier suffisant pour réaliser un échangeur à ce niveau-là, ce secteur présente de grands dénivelés de plusieurs dizaines de mètres et présente une proximité ici, car il y a deux kilomètres entre l'échangeur 41 et le futur échangeur. Ainsi, en roulant à 110 km/h, en une minute ou un peu plus, on est dans les zones d'accès à chacun de ces échangeurs. Je ne sais pas si l'Etat, qui est un co-financeur de la LGV et qui doit être saisi dès le départ de cette subordonnée pour que cette gare fonctionne, peut autoriser ou, du moins, donner son avis sur la création et la prise en charge de cet échangeur pour la mise en service de cette gare sur ce fuseau.

Si nous regardons maintenant le fuseau médian, il est directement adossé à la pénétrante Cannes-Grasse. Il dispose déjà d'échangeurs qui permettent un accès au périmètre de cette future gare avec, ici, un échangeur qui permet une relation avec Sophia. Cette polarité peut permettre d'imaginer avoir ici un service de transport au sens large, qui permettrait de connecter et répartir la clientèle de cette zone de Sophia avec le service ferroviaire. La création de cette gare LGV, ici à Mougins Nord, implique également la création d'une gare TER qui n'existe pas à l'heure actuelle.

Sur le fuseau Nord, il a un très fort impact environnemental. Il est situé tout à fait au Nord de la pénétrante Cannes-Grasse. Il pénalise par conséquent tous les accès à partir des autres zones de chalandise.

Donc, notre conclusion est que le fuseau Sud présente une possibilité, mais aussi une subordonnée importante. C'est à l'Etat, qui est co-financeur, de donner un avis sur ce point précis, de façon à ce que les collectivités puissent savoir ce qu'emporte ce choix de fuseau. Le fuseau médian est prédisposé à permettre cette mise en relation avec les trois territoires Cannes, Grasse, Mougins, Sophia-Antipolis et Antibes. Enfin, le fuseau Nord pénalise les relations avec les autres territoires. Voilà. Merci. C'est tout.

Fabien PASTOUR - Nous poursuivons. Je vous remercie Monsieur MARIE.

Monsieur CAROTENUTO

Daniel CAROTENUTO - Je voulais rebondir sur ce que je viens d'entendre. Vous avez présenté uniquement la venue des voyageurs potentiels sur cette LGV par la route, soit en transport en commun, soit en automobile. Je suis tout à fait d'accord avec vous, mais il y a un argument supplémentaire que vous n'avez pas évoqué et qui est cette ligne Cannes-Grasse. Je ne l'ai pas entendu.

Philippe MARIE - C'était pour ne pas allonger le débat et ne pas développer sur cet aspect des transports. Si vous voulez, la future gare LGV Ouest Alpes-Maritimes est placée à l'intersection de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse, ce qui implique la création d'une gare TER. Or, le fuseau Nord Mougins, à l'heure actuelle, ne comporte pas de gare TER. Cette occasion est une opportunité pour créer une gare TER et la connecter avec la gare LGV afin de desservir l'ensemble des territoires. La mise à niveau du système ferroviaire global qui est corrélatif à la mise en place de la LGV prévoit le doublement de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse et le doublement des fréquences de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse, ce qui va en faire un axe fort de relation entre tous les territoires concernés entre Cannes, Grasse et Sophia.

Olivier MONTABERT - Ce qui vient d'être dit est vrai pour les trois fuseaux en fait. Dans les trois fuseaux, il y aura une gare TER qui sera construite et qui va être un axe structurant. Ce n'est pas juste Mougins Sud ou Nord qui va amener une gare TER.

Philippe MARIE - C'est-à-dire que la gare TER existe au Nord. La gare TER existe sur le fuseau Sud. Cependant, elle n'existe pas sur le fuseau Nord Mougins, sur le fuseau médian. C'est donc l'occasion de la créer.

Fabien PASTOUR - Il y a des gares TER qui existent sur cet axe. Vous avez Ranguin, La Frayère et Les Bosquets. Il y a une des trois gares qui sauterait, plutôt celle de Ranguin, et qui serait déplacée à l'endroit de la gare nouvelle.

Pareil, au Nord, vous avez la gare de Grasse qui existe déjà à ce jour. Ce que veut dire Monsieur MARIE, c'est qu'il y a déjà des accès au réseau au Nord et au Sud, *via* des gares qui existent. Dans la zone du fuseau médian, c'est l'opportunité justement de créer un point de drainage supplémentaire pour le TER.

S'il n'y a pas d'autre question, comme il est important qu'on débattenne beaucoup, Laurence va prendre la parole.

Laurence GONTARD - Juste pour vous dire que nous allons vous présenter maintenant l'analyse multicritères sur les enjeux en cinq minutes. Après, on fait le tour de table pour que vous vous exprimiez largement sur les fuseaux.

3. PRESENTATION DE L'ANALYSE MULTICRITERES ENVIRONNEMENTALE

Fabien PASTOUR - Pour pouvoir vous exprimer sur les fuseaux, il est important que vous ayez des éléments techniques sur les fuseaux eux-mêmes, les passages en surface ou en tunnel, les zones indéterminées, etc. Il faut que vous ayez aussi des éléments de comparaison entre les différentes gares, ce que je vous ai présenté. Il faut aussi que vous ayez tous les éléments de l'analyse multicritères. L'analyse multicritères, c'est regarder les différents fuseaux sous les aspects impact sur la biodiversité, respect des continuités biologiques, protection des paysages et du patrimoine, nuisances en zone urbaine sensible ou acoustiques, la prise en compte des risques naturels et technologiques, la protection de la ressource en eau, les économies sur les ressources naturelles et l'agriculture. C'est comment mettre cela sous la forme d'indicateurs qualitatifs qui vous permettent d'appréhender les éléments.

Là, vous verrez dans le *powerpoint* et dans la note que nous mettrons à votre disposition après, que nous avons identifié dans les atlas des sensibilités que nous vous avons remis des zones difficilement envisageables et très difficilement envisageables. Pour chacun des paramètres, nous avons pris un fuseau... Là, il faut que j'aillie à l'écran avec le micro. Imaginons que c'est notre fuseau, ici, qui traverse une zone que nous avons identifiée, par exemple, pour un problème d'urbanisation ou un problème aquatique quelconque, comme difficilement envisageable à prendre en compte. Notre fuseau a une longueur moyenne, qu'on détermine par rapport à sa longueur et à sa surface. Vous voyez que nous allons traverser cette zone difficilement envisageable sur une certaine surface. Nous allons donc utiliser cette surface par rapport à la surface globale du fuseau pour rapporter cela en kilomètres. Nous prenons donc la surface de notre zone. Nous la divisons par la largeur moyenne du fuseau et cela nous permet d'avoir un indicateur de longueur, que nous allons pondérer en fonction d'un coefficient qui dépend du type de passage dans la zone.

Par exemple, imaginons que l'on passe en tunnel. Si on passe en tunnel dans une zone qui était difficilement envisageable pour des problématiques terrestres, l'impact en surface du tunnel serait assez faible. Donc, on pondère à la baisse. Par contre, si on est en tunnel dans une zone où il y a du captage ou des risques avec des masses d'eau, là, on majore et on multiplie par 2 ou 1,5. On fait cela pour chacun des critères, pour projeter des indicateurs en longueur de référence. Cela vous donne ces tableaux-là, que nous allons regarder les uns après les autres. Néanmoins, cela va aller assez vite car, dans les Alpes-Maritimes, vous allez voir que les indicateurs sont assez peu différents.

Quand on prend les fuseaux G1, G2 et G3 sur la problématique des milieux naturels terrestres traversés, vous voyez en clair la zone qui correspond à du difficilement envisageable. Cela

représente 4 kilomètres. Pour le fuseau médian, c'est 3 kilomètres. Pour le fuseau Nord, c'est un peu moins.

Quand on regarde cela pour les milieux naturels aquatiques traversés, pour ces fuseaux-là, nous voyons qu'il n'y a pas d'indicateur qui apparaît.

Pour les corridors écologiques, le fuseau Nord a un très fort impact, mais un impact de 2,5 kilomètres qui n'est pas non plus énorme.

Les zones nodales, les trois fuseaux sont équivalents et on n'a que de la zone difficilement envisageable.

Sur les patrimoines et paysages, là, par contre, le fuseau Nord a plus d'impact, parce qu'il va passer au niveau de la zone d'Auribeau, plus au Nord. Il y a quand même une zone avec un paysage et un patrimoine à protéger ou à prendre en compte. Cet indicateur-là est donc plutôt défavorable au fuseau Nord. Les fuseaux médian et Sud sont à peu près équivalents. Ceci dit, on a du très difficilement envisageable sur les trois fuseaux.

Si on prend le linéaire équivalent de zones agricoles traversées, en gros, c'est la zone de la Siagne. Le fuseau G3, qui est plus au Nord et qui passe plus dans les gorges de la Siagne est moins impactant. Le G2 et le G3 sont à peu près équivalents. Donc, le fuseau Sud et le fuseau médian sont à peu près équivalents.

Pour la partie des zones urbaines traversées, pour G1, G2 et G3, cela se joue à quelques centaines de mètres. Il n'y a pas vraiment de matière à discriminer un fuseau par rapport à un autre.

Pour les nuisances acoustiques, le fuseau G3 passe plus près de zones habitées. Celui-là est donc un peu plus pénalisant que le G1 et le G2 mais, comme vous le voyez, à des échelles de quelques centaines de mètres, voire de kilomètres. C'est donc assez peu sensible.

Pourquoi est-ce que je vous dis chaque fois que c'est assez peu sensible ? Parce que, dans les Alpes-Maritimes, on a une particularité. On a très souvent le cas de figure qu'on a sur les risques naturels traversés. On a trois fuseaux qui sont sensiblement équivalents au niveau des indicateurs et on va avoir du mal à discriminer l'un par rapport à l'autre grâce à ces indicateurs. Ceci dit, dans les autres départements, ces indicateurs apportent beaucoup d'informations et permettent aux gens de se positionner peut-être plus facilement en faveur de l'un ou de l'autre.

Pour les risques technologiques traversés, pas de sensibilité.

Pour la partie réserve en eau traversée, étant donné qu'on a beaucoup de tunnels, là, par contre, on atteint des longueurs assez importantes, autour de 30 kilomètres pour les trois fuseaux. Il y a peu de différences entre eux.

Sur la sensibilité des ressources naturelles traversées, le G1 est un peu plus favorable, 3 kilomètres, mais cela se joue à 1,5 kilomètre entre les trois fuseaux. Il n'y a pas non plus de différence majeure à prendre en compte.

J'ai fini. Nous allons donc parler de fuseaux. Vous allez me dire que ces indicateurs ne servent pas à grand-chose dans les Alpes-Maritimes. Effectivement, dans les Alpes-Maritimes, ils ne sont pas vraiment discriminants les uns par rapport aux autres, mais nous nous devons de vous les présenter. L'analyse multicritères complète est disponible sur le site Internet. Effectivement, cela permet, dans d'autres zones du projet, de se positionner plus facilement. Nous, dans les Alpes-Maritimes, ce n'est pas ce qui est le plus frappant.

Laurence.

Laurence GONTARD - Avez-vous des questions sur cette analyse ? Je vous propose donc de démarrer le tour de table sur les fuseaux.

4. TOUR DE TABLE SUR LES FUSEAUX

Serge JOVER - Je vais parler au nom de l'Association Défense Environnement de Villeneuve-Loubet, mais également en tant que Vice-président du Conseil de Développement de la CASA.

La première réflexion que j'ai, quand je regarde vos fuseaux G1, G2 et G3 concernant le passage de la commune de Villeneuve-Loubet, c'est que les trois tracés sont pratiquement identiques, tout simplement parce qu'on a figé la gare Saint-Augustin qui est une gare obligatoire. On sera en tunnel juste à la limite du passage du Var du côté de Saint-Laurent-du-Var. J'ai lu la déclaration de Monsieur REVEL, qui n'est pas très content non plus, dans Nice Matin. Pour revenir sur Villeneuve-Loubet, ce serait quand même bien de voir les cartes sur l'écran, notamment le G2 puisqu'il semblerait que c'est le projet... On est dans un tunnel jusqu'au village de Villeneuve-Loubet. Après, on est en zone aérienne ou, du moins, en zone non-déterminée où on ne sait pas trop ce qu'on va faire.

La première réflexion que j'ai, c'est comment avez-vous pris en compte l'environnement ? Vous avez un comité thématique environnement et développement durable qui a été constitué. Je regrette que, sur votre site, on ne sache pas exactement qui fait partie de manière précise de ce comité thématique environnement. Je me pose la question de savoir comment on a pu laisser une zone indéterminée dans une zone aussi urbanisée que Villeneuve-Loubet. Il est clair qu'en voyant cette zone orange en indéterminée sur Villeneuve-Loubet, l'ensemble de la population et les élus se sont un peu révoltés de voir qu'en fin de compte, on avait la possibilité d'avoir un tracé en aérien. Il est donc clair qu'au niveau de l'association et du Conseil de Développement, pour la protection et l'impact environnemental, nous considérons que ce serait une grave atteinte sur tout le secteur de Villeneuve-Loubet, qui est vraiment une réserve au niveau environnemental, que de vouloir passer de force un tracé en aérien. Si ce n'était pas le cas, vous auriez changé les couleurs et vous auriez continué en rouge, comme vous l'avez fait sur Cagnes-sur-Mer. Il est possible qu'il y ait des discussions. Dans tous les cas, aujourd'hui, si vous voulez que la LGV se fasse, il est clair qu'elle doit se faire en tunnel. Je répète une phrase de Monsieur le Député dans la presse : « *Si ça continue, ils ne passeront nulle part.* ». Je crois qu'aujourd'hui, nous sommes tous en phase là-dessus. Nous sommes pour la LGV PACA, mais nous ne sommes pas là pour tuer l'environnement d'une commune comme Villeneuve-Loubet.

Je voudrais également, au nom du Conseil de Développement de la CASA, que ce conseil participe au comité thématique environnemental de RFF parce que j'estime, quand on voit ce qui nous a été présenté, qu'il est important qu'on y soit. Je vous pose la question : est-ce possible ou pas ?

Un autre point. Je voudrais qu'on fasse également une correction... Allez-y.

Fabien PASTOUR - Je vais vous répondre Monsieur JOVER. Ce que nous avons dit au groupe de travail précédent et ce que nous disons depuis le début de la concertation, c'est que nous sommes tous présents ici pour travailler sur le projet et le faire évoluer. RFF présente les éléments techniques en sa possession ou les éléments d'études en sa possession, avec les évolutions qu'il y a au fur et à mesure. L'objet des groupes de travail est, en partie aussi, de compléter la connaissance théorique de RFF, afin d'avoir des éléments du territoire. Lorsque je vous ai présenté les fuseaux la dernière fois, j'ai bien dit qu'il s'agissait de fuseaux qui présentaient à ce jour les choses et qui étaient susceptibles d'évoluer et de prendre encore des éléments du territoire. J'ai bien insisté sur le fait que la partie indéterminée ne voulait pas dire surface. La partie indéterminée veut dire qu'il faut qu'on travaille et qu'on réfléchisse ensemble à ces zones-là.

Je comprends donc votre réflexion et j'entends votre inquiétude. Néanmoins, RFF n'a pas décidé que ces zones-là étaient en surface, bien au contraire. Nous sommes bien là, autour de la table, jusqu'en décembre 2014 et jusqu'à que RFF produise le dossier d'enquête publique, dans une phase très amont. Après, il y aura encore une enquête publique. Vous aurez encore le temps de

vous exprimer si, par hasard, RFF n'avait pas pris en compte certaines de vos demandes que vous trouvez légitimes. Je le dis et je le répète, ce n'est pas parce que cette zone ici... Il y a aussi le reste du territoire de la commune que vous m'avez signalé et la zone aussi au Sud.

Serge JOVER - La zone des Plans et la zone...

Fabien PASTOUR - En gros, c'est toute cette zone-là qui fait débat. Ce n'est pas parce qu'elle est marquée en indéterminé que RFF veut passer en surface et que, dès aujourd'hui, on sait qu'on est en surface. Vous êtes bien là, vous, aujourd'hui, pour vous exprimer sur ce sujet-là et nous dire, en tant que président de l'ADEV, que quel que soit le fuseau, cette zone-là vous pose problème et que vous souhaitez qu'elle soit traversée en tunnel ou d'une manière quelconque qui permette de ne pas dénaturer le paysage ou perturber la ville de Villeneuve-Loubet. Voilà.

Serge JOVER - Très bien. Je vous retourne la question. Pourquoi avoir laissé en orange ces deux zones-là ? Je parle de ces deux zones. Pourquoi, dans vos plans, avez-vous laissé en orange ces deux zones ?

Fabien PASTOUR - Là, nous sommes dans une phase vraiment très, très amont. Il faut se rappeler que nous sommes quand même là pour travailler jusqu'en décembre 2014 avant d'avoir un programme avec des travaux. Dans les phases très amont, nous prenons en compte dans les fuseaux les problématiques environnementales, mais aussi les problématiques techniques. Techniquement, il est faisable de mettre dans les vallées des passages en surface. Or ce n'est pas parce que c'est techniquement faisable que ce n'est pas à faire. C'est aussi pour cela que ces zones sont orangées parce que, d'un point de vue environnemental, il y a des questions à se poser dans ces zones-là. C'est pour cela que c'est en orange. Cela ne veut pas dire que cela va rester en orange. Cela ne veut pas dire que cela va passer en clair comme dans la Siagne. Cela veut dire qu'il faut qu'on travaille ensemble sur ce sujet-là. Vous êtes tout à fait légitimes pour nous dire aujourd'hui, RFF, dans vos fuseaux, prenez en compte cette zone-là et étudiez plus finement ce que vous avez pris comme critères environnementaux en compte.

Serge JOVER - Je prends note. Pour moi, ce que vous venez de dire est très important. Vous venez de dire que, oui, on peut passer en aérien. Vous venez de le dire.

Fabien PASTOUR - Je dis que c'est faisable.

Serge JOVER - C'est faisable. Il est clair aujourd'hui que, si vous avez laissé en orange, c'est parce que dans la tête et dans le projet, il y a la faisabilité. Pour RFF, pour des questions de coûts, on peut comprendre que, bien entendu, vous préférez passer en orange. Je dis aujourd'hui...

Fabien PASTOUR - C'est une faisabilité technique. Il y a aussi la faisabilité de passer dessous. Si on savait que c'était uniquement en surface, on l'aurait mis en surface. Quand c'est indéterminé, c'est parce qu'on ne sait pas. C'est faisable dessus. C'est faisable dessous. C'est même faisable en aérien ou sur un pont. C'est indéterminé. C'est à étudier.

Serge JOVER - Le point aujourd'hui est très clair. Je répète ma position. C'est que, pour tout ce secteur de Villeneuve-Loubet, il n'est pas question de passer en aérien. C'est notre position. La Mairie va s'exprimer. De notre côté, déjà, c'est totalement à proscrire pour toute cette zone-là où vous auriez un bec de tunnel qui rentrerait carrément dans les habitations. Je veux dire que c'est quelque chose d'in vraisemblable. Je ne le comprends pas aujourd'hui. Je voudrais bien savoir qui fait partie de ce fameux comité environnemental qui a pu présenter un tel dossier. Je réitère donc ma demande afin que le Conseil de Développement de la CASA participe à ce comité. J'espère avoir une réponse favorable rapidement. Aujourd'hui, présenter de tels documents où, sciemment, vous savez qu'on aura un bec de tunnel qui entrera directement dans les habitations et dans le village de Villeneuve-Loubet, je ne comprends pas.

Fabien PASTOUR - Je ne peux pas vous laisser dire cela. Je ne peux pas...

Serge JOVER - Vous savez très bien. Vous voyez... Je suis désolé. Présentez le 3D. Vous verrez très bien que le relief est par là.

Fabien PASTOUR - Juste pour vous dire que, si c'est en marron ici, cela veut dire qu'il n'y a pas de tête de tunnel là, ni là. La tête de tunnel est dans la zone orange. Il n'est pas question de mettre une tête de tunnel dans la ville de Villeneuve-Loubet.

Serge JOVER - Comment pouvez-vous dire cela ? Vous êtes en plein dans les AEP à l'heure actuelle. Vous voulez faire une tête de tunnel dans les AEP ? Vous ne connaissez pas du tout le dossier.

Fabien PASTOUR - Monsieur JOVER, je vous dis simplement qu'à ce jour, à ce niveau d'études et à ce niveau de précision, nous avons mis des zones telles que. Il est clair et indiscutable que, lorsqu'il y a marqué « tunnel », on sera en tunnel et certainement pas avec une tête de tunnel dans les habitations ou dans la mairie de Villeneuve qui est par là. La tête de tunnel, elle sera insérée avant. Après, l'étude technique qui sera faite, du moment où on aura des fuseaux qui seront stabilisés... Derrière, on se positionnera sur des tunnels, mais nous n'en sommes pas encore là. Il y a vraiment du temps pour en arriver à positionner une tête de tunnel. Actuellement, ce dont j'ai besoin, c'est d'avoir votre retour du territoire sur votre connaissance de ces zones-là. Il faut que, légitimement, vous me disiez que cette zone-là est inenvisageable. Voilà.

Serge JOVER - Là, aujourd'hui... Je le répète, vous êtes dans toute une zone... Vous avez les nappes phréatiques de Cagnes-sur-Mer qui sont ici et de Villeneuve-Loubet ici. Je veux dire que ce n'est pas réalisable du tout. Je pense que vos techniciens ont vraiment oublié des données dans ces cartes. C'est pour cela que je réitère ma demande afin que le Conseil de Développement participe à ce comité. C'est la troisième fois que je le dis et vous n'avez pas répondu.

Fabien PASTOUR - Le comité thématique environnement et développement durable fait partie des outils de la maîtrise d'ouvrage. RFF s'entoure de divers experts du milieu environnemental. Il y a la FNE, diverses personnes du monde associatif, des services de l'Etat, etc. Enormément de personnes sont représentées. C'est un outil de la maîtrise d'ouvrage. Après, les travaux du comité, je crois qu'ils sont en partie disponibles. Je ne me souviens plus.

Serge JOVER - Vous n'avez absolument pas de travaux sur le site.

Fabien PASTOUR - Le comité thématique est un outil de la maîtrise d'ouvrage. RFF met ou invite dans ce comité thématique des personnes qu'il souhaite avoir autour de lui pour éclairer ses choix. Le comité thématique environnement et développement durable étudie toute la région PACA, toute la zone d'étude. C'est lui qui a contribué aussi à la production de la zone d'étude préférentielle. Il a aussi éclairé certains de nos travaux sur les zones. Il nous fournit des éléments sur les diverses zones, donc les zones Natura 2000 et autres. Les inventaires, etc. ont aussi été complétés par ces gens-là. C'est donc de la connaissance théorique du terrain.

J'entends votre demande. Il y a d'autres associations qui ont demandé à faire partie de ce comité. A ce jour, le comité thématique environnement et développement durable est formé. Il travaille depuis un certain temps...

Serge JOVER - Que l'on soit bien d'accord, c'est au niveau du Conseil de Développement que je demande l'intégration. Ce n'est pas au niveau de l'association. J'estime que le Conseil de Développement est vraiment l'organe sur tout le territoire...

Fabien PASTOUR - Je sais bien, mais le comité thématique est un outil de la maîtrise d'ouvrage, qui est géré par la maîtrise d'ouvrage. A ce jour, si vous souhaitez en faire partie, envoyez-nous un courrier et demandez-nous l'autorisation d'en faire partie. Nous vous répondrons.

Serge JOVER - Maintenant, je voudrais aussi... Je suis peut-être un peu long, mais le sujet est important. Je voudrais aussi faire une correction sur ce qui a été dit. Ce n'est peut-être pas une correction, plutôt un complément ou un malentendu. En tout cas, je voudrais qu'on change ce qui a été inscrit dans le compte-rendu de la dernière fois. Je n'étais malheureusement pas là lors de la dernière réunion. Vous avez écrit : « *L'ADEV confirme que l'objectif de la concertation, d'ici fin décembre, est de se mettre d'accord sur un fuseau, et non sur les modalités de passage qui seront*

examinées jusqu'en 2014. ». Je comprends votre point. Cela étant, aujourd'hui, la position de l'association est claire : à partir du moment où les trois fuseaux représentent exactement la même chose, donc la traversée de Villeneuve-Loubet, pour nous, ce qui est prioritaire, ce sont les modalités de passage. Nous n'attendrons pas fin 2014 pour dire oui ou non. S'il faut un nouveau fuseau, oui, il faudra faire un nouveau fuseau pour éviter de passer en aérien sur Villeneuve-Loubet. C'est pour cela que je vous le dis car, pour nous, la priorité est d'avoir les modalités de passage.

Fabien PASTOUR - Les trois fuseaux qui sont proposés à la concertation sont ceux-ci. Ils sont à étudier ensemble, à affiner et à faire évoluer. Nous entendons votre complément sur ce qui a été prononcé la dernière fois lors du groupe de travail. Cela n'a pas été dit la dernière fois. C'est donc un complément que nous faisons aujourd'hui. Nous le notons. Il n'y a pas de souci. Ce sera au *verbatim* de ce jour. Laurence en fera part également dans la synthèse, je pense. C'est donc pris en compte.

Les fuseaux sont ceux-ci. Ce sont ceux qu'il faut faire évoluer. La concertation est une première étape aujourd'hui, cette année, fin 2011. On doit choisir un fuseau, mais on ne choisit pas encore les modalités de passage. Nous n'en sommes pas là. Nous avons encore le temps de travailler dessus pour voir comment passer sur le territoire.

Serge JOVER - Oui, mais, encore une fois, quand on regarde les trois fuseaux, on constate qu'au niveau du passage de Villeneuve-Loubet, les trois fuseaux sont pratiquement identiques. C'est pour cela que je pense que les modalités de passage sont d'ores et déjà très importantes pour Villeneuve-Loubet. Si ce n'est pas le cas et qu'il n'y a pas d'autre solution, on dit qu'il faudra faire un G4.

Fabien PASTOUR - J'entends la demande de Villeneuve-Loubet, enfin de l'ADEV. Néanmoins, actuellement, les trois fuseaux qui sont sur la table sont ceux-ci. Les modalités de passage font partie de la concertation qui sera menée jusqu'à la production du dossier d'enquête d'utilité publique. A ce jour, nous sommes vraiment dans un moment très en amont du projet. Nous avons encore énormément de temps à passer ensemble sur les études, les points particuliers, zone par zone, etc. C'est ce qui doit se faire jusqu'en décembre 2014.

Dans votre positionnement sur les fuseaux, vous pouvez très clairement nous exprimer cette position de l'ADEV et du Conseil de Développement. Ce n'est pas un problème. La concertation est faite pour recueillir l'avis de toutes les populations.

Jean-Claude FROMENT - Toujours pour l'ADEV, je confirme la demande de franchissement de la vallée du Loup en souterrain. D'autre part, au vu de ce que vous venez de déclarer, je comprends que la tête de tunnel qui se dirigera vers la zone de Cagnes-sur-Mer se situera dans le système collinaire qui se trouve sur la rive droite du Loup, très en amont de la vallée du Loup.

Fabien PASTOUR - Je ne dis pas qu'elle sera. Je dis que ça peut. A ce jour, je ne sais pas. Je dis qu'il faut qu'on regarde ensemble.

Laurent COLLIN - Adjoint au Maire de Villeneuve-Loubet. Je ne vais pas en rajouter par rapport à ce qui vient d'être dit par l'ADEV, car je suis parfaitement d'accord avec eux. Je ne suis pas technicien, ni ingénieur spécialiste dans ce domaine. Cependant, cela me paraît déjà complètement aberrant de faire une sortie de tunnel pour ensuite entrer à nouveau juste avant le village. D'un point de vue très simpliste, ce n'est pas très correct vis-à-vis de la commune.

Je note aussi que vous avez indiqué que vous étiez ouvert à la discussion. Ce qui est indéterminé, dans les discussions avec vous, nous savons, pour avoir vu ce qui s'est passé avec la troisième voie, comment cela se passe sur la forme. Ce n'est pas toujours de la discussion. C'est un peu de la fausse démocratie, je dirais. C'est pour faire faire de la démocratie alors que tout est déjà un peu acté quelque part.

Je demande simplement pour Villeneuve-Loubet... Faire entrer un tunnel juste à l'entrée du village, franchement, on fait Natura 2000, on fait du biotope, etc. Je pense que cela ne prête même pas à discussion ce genre de choses. Cela devrait déjà être en rouge à cet endroit-là, pas en indéterminé. Ce qui est en tunnel, c'est acté. C'est en tunnel. Cela ne prête même pas à discussion. Après, on peut discuter éventuellement, comme vous dites, d'autant plus que nous sommes là pour ça, sur la partie orange. Si vous pouviez remettre la carte demandée par Monsieur JOVER tout à l'heure... En termes de coût, je le répète, je n'y connais rien là-dedans. Je suis novice en la matière. En termes de coût, je ne sais pas si c'est très économique de faire une sortie de tunnel et, après, de passer en aérien on ne sait pas de quelle manière, en viaduc ou à plat sur le sol, puis rentrer en tunnel. Je me demande si ce n'est peut-être pas mieux d'être en tunnel dès le départ jusqu'à la fin. C'est à voir. Je ne discute même pas là-dessus. Je pense qu'il n'y a pas de discussion à avoir. Cela devrait être en rouge de cette butte jusqu'à la partie rouge de Cagnes-sur-Mer. Voilà. En amont, je pense aussi que cela devrait être en tunnel à partir de la partie de Villeneuve-Loubet qui touche Valbonne et Roquefort. Il faut partir de là en tunnel et aller jusqu'au bout, jusqu'à la sortie finale je ne sais où, à Saint-Laurent ou ailleurs. C'est là-dessus qu'il faut débattre.

Après, sur l'indéterminé, si le choix est le facteur économique, comme vous l'avez mis dans les tableaux...

Fabien PASTOUR - Cela fait partie des éléments.

Laurent COLLIN - Cela fait partie des éléments, bien sûr. Néanmoins, si c'est l'élément principal, comme pour la petite troisième voie, où on est en train de pinailler pour une couverture des Rives dont on parlait tout à l'heure, il est certain qu'on va rester en indéterminé, puis on va passer en orange pâle en aérien. Je préfère donc que ce soit acté en tunnel sur le papier. Au moins, nous serons surs. L'indéterminé me dérange beaucoup sur des endroits qui ne se discutent pas normalement. Voilà la position de la municipalité de Villeneuve-Loubet.

Monique DAVID - En ce qui me concerne, en qualité de fonctionnaire, je ne me prononcerai pas, sachant que Monsieur Richard CAMOU vous recevra le mardi 29 novembre. Je pense que vous entendrez tout le qu'il pense du tracé à ce moment-là avec ses adjoints.

Nous avons appris, nous, Commune de Villeneuve-Loubet, le tracé, parce que nous faisons partie de la CASA. Monsieur le Maire, en tant que Vice-président en charge des finances de la CASA, l'a vu. Néanmoins, il est vrai que nous avons mis beaucoup de temps par rapport aux autres communes à être informés sur ce tracé. Je dois vous le dire. D'ailleurs, la population n'est pas franchement informée pour l'instant. Cela pose un problème.

Je rajoute à titre tout à fait en dehors que la Commune de Villeneuve-Loubet, qui a accueilli 7 millions de déchets sur le département... Là, je me permets de parler puisque c'est moi qui ai conduit le dossier juridique, qui s'est soldé par une fermeture de la Glacière. Vous tombez sur un site qui est déjà vraiment touché. Sachez qu'il y a un historique sur Villeneuve-Loubet qui n'échappe à personne et qui sera très fort. Voilà.

Laurent COLLIN - Pour la petite anecdote, enfin, ce n'est pas une anecdote, c'est très sérieux, car ce qu'a dit Monique DAVID par rapport à la Glacière est très important au regard de l'impact environnemental sur la commune de Villeneuve-Loubet durant 20 à 30 ans. Je note aussi sur le tracé que, durant 20 ans, on nous a dit que c'était un centre d'enfouissement technique. Là, on s'aperçoit bien qu'au niveau de l'ex-décharge, on passe en tunnel. C'est bien. Ceci confirme bien ce qu'on a dit pendant 20 ans. C'est que ce n'était pas un centre d'enfouissement, mais qu'on avait recréé une décharge. C'était pour faire le lien.

Fabien PASTOUR - Avant de poursuivre le tour de table, je voulais juste préciser un point. Dans la concertation LGV PACA, il y a un Comité Territorial qui valide et permet à RFF de porter à la connaissance du territoire certains éléments. Nous avons eu un Comité Territorial le 20 octobre qui a autorisé RFF à présenter les fuseaux au territoire. Ce Comité Territorial est présidé par la

Préfecture des Alpes-Maritimes, pour les Alpes-Maritimes. Nous avons présenté les fuseaux à la CASA le 24 octobre, de mémoire. Les communes de la CASA ont été les premières communes du territoire à voir les fuseaux et à être informées.

Serge JOVER - Je pense sincèrement que, pour les communes concernées par le tracé, vous auriez pu quand même contacter de manière personnelle, on va dire, les maires. Informer l'ensemble des maires de la CASA avec des maires qui ne sont pas concernés... Je pense que, par politesse et par forme, il aurait été souhaitable que la commune de Villeneuve-Loubet ait été informée personnellement et directement.

Fabien PASTOUR - Nous avons rencontré une première fois la CASA en septembre, qui nous a demandé de revenir voir la CASA en entier pour lui présenter les fuseaux. Nous avons donc respecté la volonté du Conseil Communautaire de la CASA qui était de revenir voir la CASA pour commenter les fuseaux.

Serge JOVER - Quand vous regardez l'ensemble des maires, vous avez quoi, deux ou trois maires qui sont vraiment concernés.

Fabien PASTOUR - J'entends, mais nous avons fait ce qui nous était demandé, c'est-à-dire venir présenter à la CASA les fuseaux.

Monsieur AUDOLI.

Jean-Pierre AUDOLI - Je suis un peu étonné d'avoir lu dans Nice Matin ce que tout le monde a lu, c'est-à-dire que les mairies réagissent un mois et demi plus tard. Je pense qu'il y a eu d'autres réunions précédemment où les explications que vous demandez ont été transmises par les personnes responsables de RFF, notamment les zones aériennes et les zones souterraines. C'est dit.

Serge JOVER - Pardon. Pouvez-vous préciser les réunions ? Vous dites des choses. Dites-nous quelles réunions.

Jean-Pierre AUDOLI - Lors de la dernière réunion, nous avons posé des questions et on nous a expliqué tout ce qui était en souterrain et en aérien. Aux dires de RFF, il y avait une zone aérienne dans la plaine de la Siagne qui était déterminée. Il y avait la traversée de Nice qui était déterminée et il y avait une zone au-dessous d'Eze, si je me rappelle bien. Toutes les autres zones n'étaient pas prévues en aérien. Il s'agissait de zones indéterminées. Lorsque nous avons posé la question de savoir combien il y aura de pourcentage de tunnels et d'aérien dans les Alpes-Maritimes, on nous a répondu le chiffre d'à peu près, de mémoire, 90 % de tunnels et 10 % d'aérien.

Serge JOVER - Aujourd'hui, c'est 20 % d'aérien. 20 %, vous voyez bien que les zones qui sont aujourd'hui en orange font partie des 20 %.

Jean-Pierre AUDOLI - Cela reste à démontrer.

Fabien PASTOUR - La zone indéterminée n'est pas à 100 % aérien dans nos chiffres. Ce sont des moyennes.

Serge JOVER - Cela représente combien aujourd'hui ?

Fabien PASTOUR - Ce sont des moyennes. Voilà.

Serge JOVER - Cela représente combien aujourd'hui l'indéterminé ?

Fabien PASTOUR - Nous n'en savons rien. C'est beaucoup trop tôt.

Jean-Pierre AUDOLI - Aujourd'hui, nous sommes là pour choisir un faisceau. Monsieur MARIE nous a fait une démonstration très rigoureuse sur la façon dont il fallait choisir un faisceau et je l'en remercie, puisque sa démonstration était quand même cohérente. Elle tenait compte des infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que des possibilités du terrain. Je demande donc une

chose à RFF : lorsque le choix du faisceau aura été déterminé, qu'il y ait une autre possibilité de concertation les zones indéterminées qui sont sujettes à problèmes.

Fabien PASTOUR - C'est effectivement l'enjeu de la phase qui va s'ouvrir à partir de juin-juillet 2012, quand nous serons sortis de la zone de réserve liée aux élections. Il y aura une autre phase de concertation qui démarrera à ce moment-là. L'objet sera d'aller au détail du territoire, dans la finesse même de la maison pour aller voir exactement sur les territoires comment insérer dans le fuseau - parce que nous aurons un fuseau - et aller beaucoup plus loin dans le détail. C'est à ce moment-là que nous lèverons complètement l'indétermination.

Jean-Pierre AUDOLI - Aujourd'hui, les entreprises que je représente, qui sont les entreprises de la rive droite de la plaine du Var, sont toutes pour que ce projet arrive à maturité le plus rapidement possible.

Je reprends un peu une remarque faite par Monsieur René GARACCI lors d'une précédente réunion à la CCI. Est-ce que l'on ne peut pas réduire tous les temps d'intervention et de mise en place de façon à gagner un ou deux, même plus, si possible ?

Serge JOVER - Allez en Chine. Cela marche en Chine...

Jean-Pierre AUDOLI - Peut-être, mais vous voyez ce que la Chine nous mange en ce moment. Si on ne fait rien ici, il n'y aura plus de travail pour nos enfants. Il n'y aura plus de travail pour personne et on restera tranquillement chez nous et on mangera je ne sais quoi.

Fabien PASTOUR - Je rassure tout le groupe. Nous ne ferons pas une LGV en trois ans comme en Chine. Le droit de la propriété n'existe pas en Chine, mais il existe en France, je vous rassure. Il y a quand même, dans la réflexion de RFF et dans la partie réalisation, toutes les manières d'optimiser les chantiers pour qu'ils se passent le plus vite possible, mais dans le respect des lois, bien entendu.

Pascal NICOLETTI - Tout d'abord, sur la forme, c'est quand même une stratégie publique où les gens sont prévenus et interviennent. Nous commençons à voir - et c'est tout à fait normal - des postures politiques, parce que nous sommes plus près du bout que du début. Il se trouve que, malgré tout, nous ne sommes que dans une phase de concertation sur des fuseaux à 1 000 mètres. J'aimerais donc qu'on ne statue pas trop tôt sur la capacité ou l'incapacité d'écoute de RFF sur les éléments que nous voulons bien porter à son attention. Cela me permet de communiquer à nouveau sur ce que nous trouvons désagréable parfois, à savoir le manque de visibilité que nous avons. Je comprends très bien qu'il y ait des gens qui soient à la fois Conseil de Développement, association de défense, etc. Le vrai problème est le positionnement et la manière de poser des questions. Vous êtes tout à fait dans votre droit de poser des questions, mais vous en venez déjà aux conclusions alors que la contrainte à mettre sur RFF est uniquement une contrainte de manière à assurer que l'on ait l'optimum pour le département, l'optimum pour les communes traversées, etc. Tout cela va dans une logique d'intérêt général. Dans cette logique d'intérêt général, qui couvre aussi l'environnement... Je tiens à préciser qu'une ligne LGV et un développement du TER sont aussi des véhicules en moins sur l'autoroute et ainsi de suite. Je précise aussi qu'un tunnel plus long représente plus de déblais, alors qu'un ouvrage aérien représente moins de déblais. L'impact visuel doit être pris en compte, mais il y a peut-être des zones où on peut plus facilement s'en accommoder. Je crois donc qu'il faudra que tout le monde, indépendamment des postures que l'on peut avoir, ait une cohérence d'évolution sur ce dossier, parce que nous n'en sommes qu'au début en fait. Par rapport à ce début, nous n'avons pas d'opposition contre un fuseau plus qu'un autre. C'est vrai qu'il semble, au vu notamment des discussions qu'il y a eu notamment sur l'ouest, qu'il n'y a pas de débat pour qu'il y ait un positionnement d'une gare nouvelle. *A priori*, aujourd'hui, pas mal d'acteurs semblent plutôt s'orienter vers un fuseau médian. Néanmoins, là aussi, on a des positions très ouvertes pour suivre la volonté des populations sur place, sachant que les entreprises sont tout à fait en phase avec le choix qui sera fait et que nous l'assumerons, parce que le but est que cela se fasse.

Juste un petit complément pour ceux qui avaient des doutes sur les évolutions de complémentarité d'autres modes de transport qui ne sont pas traités par RFF et la SNCF. Nous avons parlé des TCSP et ainsi de suite. Juste pour les gens de la CASA, lors de la dernière réunion que j'ai eu avec le Ministre LEONETTI, il a tout à fait reconnu que, sur les 24 millions de budget transport de la CASA, ce sont les entreprises qui en financent 20 par la taxe transport. Nous nous sentons tout à fait légitimes pour accompagner ce mouvement et le suivre.

Je pense que tout le monde a une logique à défendre, mais l'intérêt général que nous mettrons en avant au niveau de la Chambre de Commerce sera quand même l'élément principal que nous rappellerons à l'ensemble des acteurs au fur et à mesure de ce dossier, où chacun peut avoir sa position.

Philippe FABRE - Je suis Adjoint au Maire de Roquefort-les-Pins. Je suis un peu dans le prolongement du raisonnement des représentants de Villeneuve-Loubet puisque nous sommes mitoyens. Nous avons constaté l'existence d'une zone indéterminée au niveau de la carrière de la Roque. D'après ce que j'avais compris précédemment, cela pouvait être une zone en aérien. La population de Roquefort-les-Pins s'informe de tous ces réseaux depuis très peu. Nous avons déjà, au niveau de la mairie, un certain nombre de réactions. La volonté des Roquefortois est, bien entendu, que cette zone soit traversée en souterrain, en tunnel. C'est à noter.

La deuxième chose - je ne sais pas si vous avez déjà été sollicité Monsieur PASTOUR - est que nous allons vous solliciter pour une réunion...

Le micro s'est éteint tout seul.

Fabien PASTOUR - Je pense que les batteries doivent être fatiguées.

Philippe FABRE - Nous allons simplement vous solliciter pour une réunion de façon à mettre cela plus au clair, avec un plan bien plus détaillé, afin de savoir où commence et où se termine cette zone-là.

Fabien PASTOUR - Nous voyons le Maire de Roquefort demain.

Philippe FABRE - Très bien. Je ne peux plus rien dire. Le micro ne marche plus.

Fabien PASTOUR - Je vais vous changer la pile. Je vous promets que ce n'est pas une volonté d'empêcher Roquefort de parler. Voilà. Je rends la parole à Roquefort.

Philippe FABRE - Merci. C'était simplement pour dire que, si vous avez un rendez-vous demain... Voilà. Je n'ai plus rien à ajouter. La discussion sera reprise demain. Merci.

Fabien PASTOUR - En fait, lors de la réunion du Conseil Communautaire de la CASA, Monsieur LEONETTI, Ministre et Président du Conseil Communautaire, nous a demandé de rencontrer les différentes communes les unes après les autres pour rentrer dans les plans. Nous avons donc présenté les plans et les films que vous avez vus également. Nous avons ensuite pris des rendez-vous. Nous avons déjà vu certaines communes. Nous allons toutes les rencontrer les unes après les autres. Certaines par deux ou par trois, cela dépendra des disponibilités de chacun. Voilà.

Philippe FABRE - Dont acte. Merci.

Diane MICHAUD - En tant que fonctionnaire, je parle au nom de Madame DESCHAIRES, Elue aux transports pour la Commune de Biot. Suite aux différentes réunions, la Ville de Biot se prononce clairement contre le trajet n°1 par rapport à l'impact sur les espaces naturels, même s'ils ne sont pas forcément inscrits au titre de Natura 2000. Ils sont néanmoins très sensibles, en particulier les parcs naturels avec la Brague et la Valmasque. Clairement, l'impact du tracé n°1 serait très dommageable à la Commune de Biot. De plus, par rapport à la position de la gare, ce serait un tracé qui ne serait pas du tout favorable au fonctionnement de Sophia.

Par rapport aux deux autres tracés, il semble effectivement que le tracé n°2 soit plus favorable à la connexion avec Sophia. La Commune de Biot est prête à étudier les deux autres tracés.

Brigitte GOURMANEL - Pour répondre un peu à Monsieur JOVER, je voulais rappeler la réunion que vous avez menée à Cagnes-sur-Mer, avec Monsieur le Maire de Cagnes, dont nous nous sommes bien rendu compte qu'il s'agissait, de la part de l'élu, d'une opération de communication. Il s'agissait de rassurer les Cagnois sur le fait que Cagnes ne serait pas touchée, que Cagnes serait traversée en tunnel, que le tunnel sortirait à Saint-Laurent-du-Var et qu'il commencerait à Villeneuve. Les Cagnois peuvent donc dormir en paix. Il n'y aura pas d'impact sur Cagnes.

Par contre, quand j'ai soulevé le point de la traversée du Loup et du nez de tunnel dans l'espace collinaire sur la rive gauche du Loup, Monsieur le Maire s'est un petit peu affolé. Vous avez assuré que cette traversée se ferait en souterrain et qu'il n'y aurait donc pas de nez de tunnel dans l'espace collinaire de la rive gauche du Loup, donc à Cagnes-sur-Mer. Souvenez-vous. Je finis. Monsieur le Maire en a donc conclu que le tunnel commencera à Villeneuve, passera en souterrain sous le Loup et sortira à Saint-Laurent-du-Var. Il n'y aura donc pas d'entrée et de sortie de tunnel à Cagnes-sur-Mer. Vous vous souvenez ?

Fabien PASTOUR - RFF n'a jamais dit quoi que ce soit sur la partie indéterminée. Nous avons dit que les choses étaient ouvertes. Ce qu'a précisé Jean-Michel CHERRIER ou je ne sais pas si c'est moi qui ai répondu, je ne sais plus, c'est que, clairement, pour la ville de Villeneuve-Loubet, on ne passait pas dedans en train. Il n'y a pas de tracé dans Villeneuve. C'est bien une zone en tunnel. A ce jour, il y a des zones indéterminées.

Brigitte GOURMANEL - C'était Monsieur CHERRIER.

Fabien PASTOUR - Après, dans Cagnes, si je vous montre la zone, quel que soit le fuseau, c'est la zone dans laquelle nous allons converger vers le Var. Dans toute cette zone-là, vu la topographie et l'urbanisation, nous sommes en tunnel. Tous les fuseaux vont converger pratiquement pour arriver sur le Var, parce que le point de passage est ici. Donc, d'une manière ou d'une autre, on va arriver à converger au même endroit.

Brigitte GOURMANEL - En ce qui concerne la traversée de la zone indéterminée de Villeneuve-Loubet, la dernière fois, vous nous avez présenté une étude sur l'impact des tunnels. Nous avons bien remarqué que l'impact ne concernait pas tellement les riverains mais plutôt les voyageurs dans les entrées et sorties de tunnels, parce qu'il y avait des problèmes avec les tympans, etc. Là, nous remarquons quand même dans la traversée de Villeneuve qu'il y a un petit massif collinaire au milieu, éventuellement un passage en aérien, plus une traversée, donc un petit tunnel, puis un passage en aérien pour la traversée du Loup avant de repiquer en tunnel sur Cagnes-sur-Mer. Là, je ne crois pas que ce soit confortable pour vos voyageurs.

Enfin, je m'inquiète également de l'impact sur l'évolution de l'urbanisme de la proximité dans l'environnement de la gare Ouest Alpes-Maritimes. Sur Saint-Augustin, nous savons très bien qu'il y a déjà une prévision dans le cadre de l'OIN d'une construction de 100 000 m² de SHON dans l'environnement de cette gare. L'urbanisation, à ce niveau-là, il y a 2 millions de m² sur l'OIN, dont 100 000 prévus dans l'environnement de la gare. Là, c'est carrément annoncé. Par contre, pour Ouest Alpes-Maritimes, on est dans l'attente. Là, j'aimerais quand même savoir ce que les communes environnantes ont prévu comme modifications de leurs plans d'urbanisme à ce niveau-là. Nous avons bien remarqué, chaque fois qu'il y avait une gare TGV, que nous avons quand même une augmentation de l'urbanisation dans le secteur.

Fabien PASTOUR - D'abord, premier point, sur la partie Villeneuve, votre analyse tunnel, viaduc et tunnel, c'est votre analyse. Ce n'est pas forcément la réalité, puisque c'est de l'indéterminé, je le rappelle.

D'autre part, sur l'urbanisation autour des gares, le retour d'expérience que nous avons chez RFF est que les lignes à grande vitesse et leurs gares ne sont pas un vecteur de développement, mais

un accompagnateur du développement. C'est-à-dire que le développement autour d'une gare est aussi énormément fonction de ce que veulent faire les communes. Ce n'est donc pas parce qu'il y aura une gare LGV qu'il y aura forcément un développement de l'urbanisation autour de celle-ci. Ce n'est pas obligatoire. C'est une première chose.

Deuxième chose, pour savoir exactement ce qu'il en sera des modifications des PLU ou autres, il va falloir attendre un peu qu'on en soit au positionnement précis de la gare et voir avec les communes elles-mêmes ce qu'elles voudront faire ou ne pas faire. Là, nous sommes vraiment trop tôt. Je suis incapable de vous répondre à ce jour là-dessus. Il faudra qu'on se repose ensemble la question plus tard, quand on arrivera à ce niveau-là d'étude.

Juste un point que me rappelle Laurence, est-ce que vous avez une position ou un avis à donner en faveur d'un fuseau ou contre un fuseau ?

Brigitte GOURMANEL - J'ai déjà donné mon avis concernant les gares, sachant que le positionnement des gares détermine les fuseaux. Je ne change donc rien à ma position précédente.

Fabien PASTOUR - Pouvez-vous juste la rappeler pour que ce soit dans le *verbatim* ? C'est tout. Si cela ne vous dérange pas de nous la rappeler, pour que ce soit dans le verbatim.

Brigitte GOURMANEL - Les fuseaux sont déterminés par les positionnements des gares, qui ne me conviennent pas. Les fuseaux ne peuvent donc pas me convenir.

Christiane COUSINIE - Je ne veux pas prendre de contours. Je considère que ce projet est un projet Paris-Marseille et Marseille-Grand Arenas. Il n'y a qu'un seul fuseau à Saint-Laurent-du-Var, en surface. Cela passe par l'embouchure du Var, qui est classée. Il y a eu à un moment donné un projet de couverture de cette embouchure. Cela ne va pas tarder à arriver. C'est prévu. Voilà. Il n'y a qu'un seul fuseau et il passe en aérien, en pleine zone urbaine. Nous avons déjà l'aéroport. Nous avons encore les trains de marchandises... Je n'ai pas d'avis.

Quand aura lieu la réunion à Saint-Laurent-du-Var avec Monsieur REVEL ?

Fabien PASTOUR - Les services de la Commune de Saint-Laurent-du-Var, nous les avons déjà rencontrés deux fois, une fois en fin d'été et une deuxième fois. Les gens de Saint-Laurent-du-Var sont inscrits dans ce groupe de travail. Ils étaient présents aux deux premières réunions. Ils ont un niveau d'information qui est celui de tout le monde. Nous les avons sollicités à nouveau récemment pour les voir et discuter avec eux. Le travail avec Saint-Laurent-du-Var a débuté voici longtemps. Nous continuons. Nous rencontrerons directement Monsieur REVEL, s'il le souhaite, pour voir avec lui les éléments de projet qui l'intéressent.

Brigitte GOURMANEL - Quel que soit le fuseau, la traversée de Saint-Laurent-du-Var est précise. Quel que soit le fuseau, on arrive vraiment à une pointe là-bas.

Fabien PASTOUR - Ce que nous savons à ce point-là, Madame, c'est que nous devons passer le Var en aérien. Après, comment on insère le tunnel ici pour y arriver, c'est encore en cours d'étude. Cette étude-là, elle est en cours et elle est faite avec les services techniques de la Mairie de Saint-Laurent-du-Var, qu'on informe et qu'on voit pour leur expliquer les choses. Nous les avons déjà rencontrés pour faire un point avec eux sur leurs travaux dans cette zone-là ou de tout ce qu'ils peuvent imaginer comme aménagements dans cette zone-là. Puis, nous allons les revoir et nous les reverrons encore pour discuter point par point des projets et voir comment insérer cela le mieux possible pour les Laurentins dans cette zone-là. Le travail ne fait que commencer. Je le répète, Saint-Laurent-du-Var, nous les avons déjà rencontrés deux fois.

Pascal MARQUES - Pour le Conseil Régional, je ne donne pas la position de la majorité ou d'un autre groupe d'élus, si ce n'est mon modeste avis sur la question. Je dis à mes amis et à la population que nous sommes dans une phase de concertation. Je trouve cela, du point de vue de la démocratie participative, très important. Il y a quelques années, quand vos aménageurs venaient, il ne s'agissait pas de concertation. On imposait des modes de déplacement.

Heureusement, cela a été amélioré. Là, il y a beaucoup de choix et il y a beaucoup d'idées. On donne même la parole à des gens extérieurs à RFF. D'autres découvrent aujourd'hui des choses. Voilà. Je trouve cela très bien.

Concernant la Région, évidemment, elle participe à ce projet. La Région, bien sûr, profite de cet espace pour améliorer les dessertes régionales. La Région investit là-dessus. De Marseille à Nice, les réseaux sont complémentaires, tous les transports en commun, en sites propres, ferrés ou routiers, etc.

J'ai également découvert la semaine dernière qu'il existait un groupe de travail géographique constitué autour de Grasse...

Laurence GONTARD - Il existe depuis le mois de septembre.

Pascal MARQUES - C'est le groupe Ouest alors.

Fabien PASTOUR - C'est le groupe Ouest. C'est l'un des quatre groupes qui existent dans les Alpes-Maritimes.

Pascal MARQUES - Concernant les fuseaux, personnellement, je serais plutôt favorable au n°2, au médian, qui permet de prendre en considération beaucoup d'attentes au niveau de Cannes-Grasse, bien plus que les deux autres, avec la construction d'une nouvelle gare TER... Voilà. Merci.

Germain NALLINO - Pareil. Nous suivons les débats et tous les problèmes depuis le début. En 2003, déjà, nous avons organisé avec le maître d'ouvrage un colloque sur la LGV, qui s'est tenu à Nice. Il y a eu 250 personnes qui y ont assisté, dont des élus. Notre objectif est de rallier Nice à Paris très rapidement. Il est toujours là. Nous nous rendons compte que, par rapport au débat de 2005, c'est un peu différent aujourd'hui avec RFF. Il y a une concertation beaucoup plus importante. Nous pouvons dire que le personnel de RFF travaille avec l'ensemble des groupes en totale franchise. Néanmoins, cela n'empêche pas que nous ressentons bien l'existence de directives de la part du Comité de Pilotage. Il ne faut pas non plus... Nous ne le découvrons pas.

En ce qui nous concerne plus particulièrement, nous nous sommes déjà prononcés sur un tracé, sur un fuseau. Nous ne reviendrons pas là-dessus.

Fabien PASTOUR - Il faut juste le répéter pour que ce soit dans le *verbatim*. C'est tout.

Germain NALLINO - Il y a quelqu'un d'autre qui va le dire. Par contre, il y a un problème qui a été signalé, notamment lors du dernier débat public qui a eu lieu à Cagnes-sur-Mer. C'est la fameuse sortie sur Saint-Laurent-du-Var. Il s'avère que cette sortie en tunnel est difficile. Elle est en pleine ville, je dirais, en pleine urbanisation. A ce titre-là, il serait peut-être intéressant de faire une autre étude, c'est-à-dire de faire une étude sur une sortie plus au Nord. Etant donné que vous avez signalé tout à l'heure qu'il était envisageable de construire un nouveau pont, il est peut-être envisageable de faire une sortie plus au Nord de Saint-Laurent-du-Var afin d'éviter de rentrer dans cette zone. Une étude doit être entreprise et nous la demandons.

Je voudrais aussi ajouter un point sur la proposition de Monsieur NICOLETTI, qui parlait justement du développement du TER dans la vallée du Var. Nous avons fait une proposition à ce sujet, une contribution, qui est d'ailleurs sur Internet aujourd'hui et qui participe justement au développement du TER sur la plaine du Var. Je vous demande d'en prendre connaissance de manière à ce que vous apportiez un soutien à ce TER que nous voulons tous.

Pascal NICOLETTI - Le TER n'est pas financé par la taxe transport. Je tenais à le préciser.

Jean-Michel GOUX - Sur le tracé, puisque Germain NALLINO ne l'a pas trop dit, nous serions plutôt sur le tracé médian pour relier la gare de Saint-Augustin à la gare Ouest Alpes-Maritimes. Dans cette ligne LGV, nous, ce qui nous importe est d'avoir une ligne qui soit une véritable ligne LGV, et non pas une ligne qui mélange un peu tous les trafics.

De plus, je crois qu'on parle beaucoup d'intérêts particuliers et pas assez de l'intérêt général de cette ligne. C'est ce que je voudrais souligner. L'intérêt général doit primer sur tout.

Daniel CAROTENUTO - Toujours pour l'Association les Amis du Rail, pour rester dans la généralité, je m'aperçois qu'à force d'avoir des oppositions, que je comprends très bien de la part des représentants des communes et des élus, il faut faire passer avant tout l'intérêt général et avant quelques nuisances dans certaines zones. Voilà ce que je voulais dire. A partir du moment où les gares TGV des Alpes-Maritimes ont été déterminées, c'est-à-dire Ouest Alpes-Maritimes et Nice Saint-Augustin, il est vrai que les trois fuseaux proposés se ressemblent à peu près. A mon avis, c'est l'axe médian qui serait le plus judicieux, notamment par rapport à ce qu'a dit Monsieur MARIE sur l'implantation de cette gare à l'intersection de la ligne traditionnelle. Merci.

Brice PERIE - Je vais apporter quelques précisions par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure par rapport aux réunions de concertation. La CASA, avec Monsieur LEONETTI, a entrepris une démarche de concertation entre RFF et les différentes communes concernées par les fuseaux. Nous avons déjà rencontré Antibes, Roquefort, Opio, etc. Par rapport à ces fuseaux, l'objectif est de faire remonter les préoccupations des communes. A la suite de cela, la CASA prononcera un avis qui sera formulé en décembre prochain, sachant que la Communauté d'Agglomération va surtout se pencher sur la question de l'implantation de la gare Ouest Alpes-Maritimes qui va conditionner tout notre territoire au niveau du système de transports. Nous attendons donc d'avoir pas mal de précisions sur l'accessibilité des gares nouvelles. Nous attendons d'en savoir un petit peu plus sur les différentes implantations que vous proposez, quels peuvent être leurs avantages et leurs inconvénients.

Caroline FABRE - Je ne souhaite pas me positionner.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Je suis simplement président d'une petite association à Cagnes-sur-Mer. Nous avons déjà la troisième voie, qui est déjà utilisée. Je voudrais vous remercier pour cette concertation. Effectivement, c'est la première fois que je participe à une concertation qui m'apporte des documents et qui me permet, dans mon simple rôle de président d'association, d'émettre une tendance, dans le cadre de ma propre analyse, bien entendu. J'opterai donc pour le sillon médian. C'est celui que je retiendrai car il me paraît, avec les arguments de Monsieur MARIE que je remercie, probant.

Par contre, effectivement, le G3, je le retire complètement, car trop au Nord.

Je ferai également quelques petites remarques en ce qui concerne ce que j'appelle « le nez du A320 », c'est-à-dire la partie de Cagnes-sur-Mer. Pour la partie de Cagnes-sur-Mer, nous sommes en tunnel. D'ailleurs, Monsieur le Sénateur-Maire Louis NEGRE, lors d'une réunion publique dernièrement, a bien précisé que nous n'étions pas au PK 211, mais au PK 216 ou quelque chose comme ça. C'est un ancien débat. Effectivement, étant en tunnel, je me suis penché sur cette partie de Cagnes-sur-Mer, puisqu'il y a quand même une partie qui est très au Nord et une partie qui est plus au Sud. J'ai donc regardé simplement le fuseau au Nord et au Sud. Je retiens une chose, c'est que sur la partie plus au Sud, il y a quand même des problèmes que vous connaissez sûrement et qui sont les nappes phréatiques, les traversées d'autoroute, etc. Par contre, effectivement, on pourrait envisager de passer sous l'autoroute. Reste à savoir à quel endroit on doit la traverser car, à Cagnes-sur-Mer, il y a une particularité, puisqu'elle passe en talus et en viaduc durant toute une partie. Je ne sais pas si, dans ces cas-là, on peut passer en tunnel en-dessous. Par contre, la partie complètement au Nord... Je ne sais pas pour quelles raisons vous êtes montés si haut. Vous avez sûrement des raisons que j'ignore. Elle poserait peut-être certains problèmes, quand on regarde l'urbanisation. Elle est plus que dense dans Cagnes. Donc, la formule tunnel s'applique partout éventuellement. Maintenant, passer complètement au Nord, nous sommes quand même très tributaires dans l'analyse de cette pointe de fuseau des décisions de Villeneuve-Loubet. Voilà.

Olivier MONTABERT - J'aurai juste une question avant de donner mon avis. En fait, ce qui n'est pas très clair pour l'instant, c'est qu'on nous propose de débattre sur des fuseaux et, en fait, nous voyons que ces fuseaux sont des sortes de croissants. Est-ce qu'il y a une raison particulière pour avoir fait des sortes de croissants ? Finalement, on voit qu'il peut y avoir des intérêts à être plus ou moins haut au niveau de la ligne. Après, la question, c'est de savoir pourquoi on resterait forcément au Nord ou au Sud.

Fabien PASTOUR - Je vais proposer à Joël CONSTANT, d'Inexia, de nous dire un mot sur la partie technique. En gros, c'est cela. C'est la caractérisation en fonction des différents éléments que nous avons à notre disposition.

Joël CONSTANT - Nous avons des études très, très en amont sur les fuseaux. Actuellement, nous avons une progressivité, pas forcément dans les études, mais surtout dans le recueil de données et la connaissance du terrain. Nous avons parlé tout à l'heure de la connaissance du terrain en surface sur les problématiques environnementales. Néanmoins, je rappelle que nous parlons aussi d'un ouvrage qui est à peu près à 60-80 % en souterrain. Donc, pour construire ce type d'ouvrage et le concevoir, il faut une forte connaissance du sous-sol. La connaissance du sous-sol est très longue à avoir. Elle nécessite de la bibliographie, des investigations avec des associations, ne serait-ce que pour des problématiques calcaïques, etc. Elle demande aussi des reconnaissances géotechniques qui se concrétisent par des forages carottés, etc. Nous ne pouvons donc pas, à ce jour, avoir un tracé précis et une connaissance précise du sous-sol. Nous sommes en étude préliminaire. Cela dure deux ans. Dans les deux ans qui suivent, nous aurons un projet sommaire et ce ne sera qu'après que nous pourrons monter un dossier en vue de l'enquête publique. Tout cela peut paraître long, mais nous sommes sur un sujet complexe. Il y a donc une progressivité.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

Olivier MONTABERT - En fait, ma question n'était peut-être pas bien formulée. Quand je parle de croissant, ce n'est pas forcément le fait que ce soit large. C'est plutôt par rapport à la courbure plus ou moins prononcée. Je voulais donc savoir pourquoi on ne commencerait pas en haut d'abord et finir au Sud après.

Fabien PASTOUR - Il y a plusieurs choses à prendre en compte. D'abord, dans les Alpes-Maritimes, le choix du fuseau est beaucoup considéré par le choix de la gare. On doit donc passer par la gare. Après, comme vous le dites, on va arriver à l'Arenas. Pour arriver à l'Arenas, on pourrait tirer tout droit, mais le problème est qu'on vient aussi du Var. A certains endroits dans le Var, il y a des fuseaux de passage qui sont plus ou moins larges. En gros, on sait où on arrive dans l'ouest et on sait où on va après à l'est. Puis, on a trois positions de gare. Ces trois positions de gare, il faut aussi prendre en compte le fait que tous les trains ne vont pas s'y arrêter. Donc, certains trains vont passer dans la gare à une certaine vitesse qui peut être une pleine vitesse, de l'ordre de 270, 300 ou 250 km/h. Je n'en sais rien. Il y a donc des contraintes de tracés qui font que nous sommes obligés d'arrondir les choses, parce que nous ne pouvons pas aller en ligne droite et, d'un coup, tourner et repartir. C'est ce qui fait que, par exemple, dans le fuseau Nord, nous avons cet arrondi-là. En outre, il faut aussi prendre en compte les particularités géographiques locales, les contraintes environnementales, l'urbanisation, etc. Toutes ces choses-là font que le fuseau est plus ou moins large et donne plus ou moins l'impression d'être en banane. Voilà.

Olivier MONTABERT - Tout d'abord, contrairement à beaucoup de personnes ici qui sont des élus ou des représentants d'élus, je ne suis pas un représentant de Sophia-Antipolis, mais je côtoie beaucoup de personnes qui travaillent et habitent sur Sophia-Antipolis. Je connais quand même pas mal de préoccupations de ces personnes.

J'aimerais aussi rappeler - parce que c'est souvent ignoré par beaucoup de personnes - que Sophia-Antipolis n'est peut-être pas une ville comme Villeneuve-Loubet, mais le parc d'activités de

Sophia-Antipolis représente quand même 30 000 personnes qui y travaillent tous les jours. C'est quand même une masse énorme de personnes.

J'ai donc voulu présenter tout à l'heure les préoccupations de ces Sophiapolitains et leurs problématiques d'accès. En fait, de mon point de vue, il y a peut-être des études ou des propositions sur le positionnement d'une gare à tel ou tel endroit, pour développer ensuite des transports en commun. L'expérience qu'on a actuellement est plutôt de dire que, souvent, on fait un projet, on implante une gare, mais il n'est pas sûr que les transports et tout ce qui s'ensuit en termes d'infrastructures vont forcément arriver et arriver tout de suite.

Pour répondre un peu à l'argumentation qui favoriserait le fuseau G2, de mon point de vue, si on peut faire cette sortie d'autoroute pour le tracé G1, finalement, on aurait déjà un axe routier phénoménal. On ne pourra jamais faire un axe routier qui permettrait à autant de personnes de transiter d'un point A à un point B.

Je pense aussi à une remarque qui a été faite de la part de Biot. Il ne faut pas oublier que les personnes qui habitent à Biot vont se rendre à cette gare, soit par la voiture, soit par les transports en commun. La question, si on fait un TCSP aujourd'hui entre Biot et cette nouvelle gare G2, il est probable que les gens mettront plus d'une demi-heure, je pense. C'est peut-être un temps beaucoup trop long, qui fera que les gens de Biot n'iront peut-être pas à cette gare. C'est juste une interrogation. Je ne dis pas que ce sera le cas. C'est une interrogation que je pose aujourd'hui.

En fait, ce qui me préoccupe aussi un peu, c'est que l'intérêt, aujourd'hui, à Sophia-Antipolis, c'est de se rendre au travail. Si, comme je le proposais, on faisait un simple arrêt qui permettrait à des trains de s'arrêter au Sud de Sophia-Antipolis, cela permettrait, par exemple, une problématique. C'est aussi une généralité pour moi. La généralité, c'est aussi répondre à des besoins des gens qui prennent les transports en commun et le train fait partie des transports en commun.

Enfin, dernier point, ce sont les problématiques de coût. Cela concernera peut-être les gens de Villeneuve-Loubet aussi. On voit qu'il y a beaucoup de préoccupations aujourd'hui de savoir s'il faut passer en tunnel ou en surface. Pour ce que j'en ai compris en tout cas, c'est que le tracé G1 permettrait en amont de passer en surface, sans pénaliser *a priori* qui que ce soit. Cela permettrait de gagner un coût important qui permettrait, si on garde le même budget, de passer en souterrain au niveau de Villeneuve-Loubet, par exemple. C'est une simple constatation en tant que technicien. Voilà.

Pour résumer, je pense que, pour Sophia-Antipolis... C'est mon avis personnel. Je ne suis pas un élu. Néanmoins, ce n'est pas un avis de personne individuel, mais de personne qui discute avec des groupes. C'est donc un avis partagé. Je pense que le tracé G1 présente quand même beaucoup d'intérêt. Voilà.

Raphaël FLATOT - Pour le Pôle Azur Provence, les élus ne se sont pas encore prononcés. Moi, personnellement, je ne me prononcerai pas pour un des fuseaux. Nous attendons la réunion qui se tiendra le 2 décembre pour les études SCOT et RFF.

Philippe MARIE - Dans le cadre de ce groupe de travail, je confirme mon positionnement pour le fuseau médian, qui est celui qui apporte les meilleures possibilités de connexion avec les infrastructures maîtresses qui desservent les agglomérations. Ces connexions sont nécessaires. Il est nécessaire de disposer de ces connexions de façon efficace et pratique pour éviter que l'implantation des gares LGV donne lieu à un autre débat. C'est celui de la congestion des voiries communales. Les voiries communales sont des voiries secondaires qui ne sont pas faites pour être connectées directement à une gare LGV. En revanche, une voirie primaire peut l'être parce que, elle, elle répartit le trafic sur les autres voiries. Merci.

Alain ROLLAND - Pour le Département, je ne peux pas m'engager. Il n'y a pas eu de position exprimée. Je m'exprimerai peut-être uniquement à titre personnel. Effectivement, le fuseau médian semble être un bon compromis par rapport aux différents attendus de la gare LGV en tant que

desserte d'agglomération en termes de distance vis-à-vis des différents pôles d'intérêt. L'accessibilité, je m'en méfie un peu parce que, si on prend par exemple la pénétrante Cannes-Grasse, certes, c'est une voirie primaire importante, mais une grosse difficulté est son raccordement A8 qui n'a pas un fonctionnement très satisfaisant. On peut toujours penser que, dans 10 ans, cela se sera amélioré, mais la circulation aura aussi augmenté.

Au niveau des tracés, par contre, je me demande s'il n'y a pas un petit *distingo* à faire. Des échos que j'ai eus des services de l'environnement du Conseil Général, il vaudrait mieux avoir un tracé le plus au Sud possible, à l'ouest de l'axe Cannes-Grasse, c'est-à-dire le plus bas possible au niveau de la Siagne. A l'est de ce tracé, c'est-à-dire côté Sophia, il faudrait avoir un tracé le plus au Nord possible. Cela revient à tordre le tracé pour satisfaire cette exigence.

Fabien PASTOUR - En tant que représentant du maître d'ouvrage, je n'ai aucun avis. Je vais donc laisser la parole à Laurence.

Serge JOVER - Je voudrais revenir sur un point. Je n'ai pas changé d'avis du tout. Nous maintenons notre position sur la traversée de Villeneuve-Loubet et du village. C'est clair que c'est en souterrain. Nous maintenons que, pour nous, le tracé le plus adapté au passage de la commune, mais aussi au niveau des gares est le tracé Sud Mougins, le G1.

Laurent COLLIN - Je viens de m'apercevoir sur le G1 qu'il y a une possibilité de tracé tout en souterrain pour le Villeneuve-Loubet. Pouvez-vous le représenter, s'il vous plaît ? Il faut zoomer. Il faut être juste sur la partie qui fait...

Fabien PASTOUR - Si vous me laissez 30 secondes... Il y a une petite partie tout au Sud. Il y a ici et là. C'est dans le fuseau Sud. Dans tous les fuseaux, vous avez celle-ci.

Laurent COLLIN - Le passage du Var est la partie qui est complètement urbanisée et tout est en souterrain.

Pour le Loup, sur l'autre carte tout à l'heure, on justifiait en indéterminé, parce qu'il y avait une difficulté pour le passage du Loup. Là, subitement, il n'y a plus de problème. Là, il peut être en souterrain.

Fabien PASTOUR - Nous n'avons pas parlé du Loup. Nous parlions juste des réseaux topographiques à passer. C'est plus un problème de relief qu'un problème hydraulique à cet endroit-là. Après, ce sont des points à étudier ensemble.

Laurent COLLIN - C'est le G1 ?

Fabien PASTOUR - C'est le fuseau Sud. Vous m'avez demandé de mettre le fuseau Sud. C'est G1 celui-là, celui au Sud. Dîtes-moi fuseau Sud, je comprends aussi. Je peux aussi vous remettre le médian, si vous voulez.

Laurence, on essaye de faire une synthèse des différents avis peut-être ?

Laurence GONTARD - Nous allons essayer.

Germain NALLINO - Juste un point, sur la question concernant l'étude de la sortie à Saint-Laurent-du Var. Est-ce que c'est possible ? La sortie sur Saint-Laurent-du-Var, vous en avez proposé qu'une.

Fabien PASTOUR - Actuellement, on compte mettre un pont rail ici...

Germain NALLINO - Est-ce qu'on peut avoir une étude sur une sortie plus au Nord ?

Serge JOVER - Cela change tout. Sur Villeneuve-Loubet, il y aurait des conséquences... Attention. Regardez...

Germain NALLINO - La sortie plus au Nord, point à la ligne. Vous, c'est vous et nous, c'est nous.

Serge JOVER - Oui, mais nous pouvons travailler ensemble. C'est pour cela que j'avais demandé Saint-Isidore...

Germain NALLINO - Nous pouvons avoir une étude.

Serge JOVER - J'avais demandé sur Saint-Isidore déjà.

Brouhaha.

Fabien PASTOUR - Le souci va être d'arriver en alignement sur la zone de Nice Arenas, de Nice Saint-Augustin on va dire. Donc, en gros, les ouvertures que vous avez ici correspondent aux capacités d'arriver à cet endroit-là. C'est pour cela que le fuseau est fait comme ça.

Brigitte GOURMANEL - C'est bien d'accord, sauf qu'on a pris comme préalable que c'était là-bas. Ces études hydrogéologiques, etc. qui seront indispensables et qui risquent de modifier complètement les tracés... Une fois qu'on aura ces études, cela risque de planter complètement certains projets et certains tracés prévus. On part vraiment dans le virtuel. On dit que, de toute façon, on arrive là. Cependant, pour le moment, on ne sait pas si on peut.

Fabien PASTOUR - Je vous rassure et je veux rassurer tout le reste du groupe. Nous avons quand même suffisamment d'éléments pour dire qu'on peut mettre une gare à cet endroit-là. Il y a déjà une gare à Nice Saint-Augustin. En gros, Nice aéroport, c'est 400 ou 500 mètres avant. Ce n'est pas non plus à des kilomètres. Les plans de voies sont à plat entre Nice aéroport et Nice Saint-Augustin. C'est à peu près la même altitude entre les deux gares. Il n'y a pas trop de risque. Les études seront faites dans le cadre de la loi sur l'Eau, ne vous inquiétez pas. Si, par malheur, il pouvait se produire une crue qui fasse que... Nous verrons. Dans nos modèles, nous ferons attention à cela. Je n'ai pas les mêmes inquiétudes que Madame GOURMANEL sur ce sujet-là. Voilà.

Brigitte GOURMANEL - Nous, nous avons l'expérience. De toute façon, la sortie de Saint-Laurent-du-Var, vous êtes en zone urbaine dense tout le long.

Germain NALLINO - Est-ce qu'on peut avoir quelqu'un responsable du bureau d'études pour avoir une étude sur une autre sortie que celle envisagée ? C'est la question que je pose. Pourquoi absolument prendre le pont du Var ? Il peut y avoir une autre possibilité. Plus au Nord, on peut avoir une autre possibilité, une entrée différente, avec un pont différent.

Fabien PASTOUR - Monsieur NALLINO, on arrivera au même endroit ou pas ?

Germain NALLINO - On peut arriver au même endroit. On peut tout faire. Vous le dites vous-mêmes. On a des ingénieurs, etc.

Fabien PASTOUR - Si vous voulez, Monsieur NALLINO, on pourra regarder cela ensemble. Néanmoins, vous savez, avec les courbures auxquelles nous avons droit, avec nos trains, même à basse vitesse, j'ai des doutes.

Germain NALLINO - On peut quand même essayer d'avoir une réflexion.

Fabien PASTOUR - Je pense que nous pouvons mettre sur un plan les rayons de courbure qui montrent comment, à partir des entonnements, nous pouvons faire. Nous pouvons vous projeter cela sur un plan pour montrer comment cela peut se faire ou pas. Je pense que c'est faisable.

Germain NALLINO - Au moins, cela aidera la réflexion. Il y aura moins de débats.

Laurence GONTARD - Monsieur MONTABERT, une dernière intervention. Après, nous essayons d'attaquer la synthèse.

Olivier MONTABERT - C'est juste une question en fait. C'est pour savoir si cela s'est déjà fait ou si c'est un préalable... La question, finalement, est le lien entre l'implantation de la gare et le développement des infrastructures. Nous pouvons demander qu'il y ait un engagement de la part des collectivités à planifier le financement des infrastructures de la gare avant de lancer le projet.

Si, finalement, on dit qu'on fait la gare à un point A et que la collectivité locale n'a pas les moyens de développer des infrastructures, on aura un gros problème de circulation des personnes.

Fabien PASTOUR - C'est un peu ce qui a été exprimé dans le groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes sur le besoin de mise en cohérence des travaux, par exemple, du SCOT Ouest avec les réflexions de RFF et la cohérence qu'il peut y avoir avec les réflexions de la CASA sur les transports dans cette zone-là. L'engagement, je ne sais pas si on pourra en prendre dans un groupe de travail comme ça. Par contre, je peux vous assurer que le SCOT Ouest et la CASA, même plus largement la CAPA également, font partie des gens avec qui on travaille régulièrement et avec qui on échange des informations sur l'interconnexion qu'il peut y avoir entre nos projets. Plus largement, en dépassant le cadre de la LGV PACA pour revenir sur les projets de développement de TER, il y a maintenant systématiquement en amont, dans la réflexion des projets TER, des réflexions également avec les syndicats de transport, quels qu'ils soient, sur la coordination qui doit exister entre les différents moyens de transport sur un territoire. C'est quelque chose que l'on fait systématiquement. C'est obligatoire chez nous. Prendre un engagement ferme et officiel aujourd'hui en groupe de travail, je doute que cela puisse se faire. Néanmoins, je peux vous rassurer. Cela se fait et c'est une volonté.

Laurence GONTARD - Cela peut être également une demande formulée par le groupe et remontée au Comité Territorial dans la synthèse, sur la nécessité de mise en cohérence de la gare et des projets d'infrastructures de transport en commun. Si tout le monde est d'accord, nous pouvons commencer par ce point-là.

Fabien PASTOUR - Laurence va donc écrire la synthèse au tableau. Nous allons faire plusieurs formulations et raturer tout ce que nous voulons. En parallèle, Noëlle va la taper sur son ordinateur pour l'afficher en même temps afin que nous soyons tous d'accord sur la formulation exacte à transmettre.

Le temps que Laurence écrive, je précise qu'elle va écrire les choses pas forcément dans l'ordre de priorité. Ce n'est pas parce que c'est marqué 1 que c'est plus important que le 2, le 3 ou le 4. C'est l'ordre dans lequel on va faire la synthèse ensemble.

Laurence GONTARD écrit la synthèse des positionnements du groupe de travail au tableau.

Laurence GONTARD - En premier lieu, le groupe demande que soit mis en cohérence le projet de LGV et de gare avec les infrastructures de transports en commun.

En deux, j'ai noté que personne au sein du groupe ne soutient la gare du fuseau Nord. Est-ce qu'on peut dire, en conséquence, que le groupe rejette la gare Ouest Alpes-Maritimes du fuseau Nord ? Je parle de toutes les personnes qui ont donné leur avis. Sinon, on peut mettre que le groupe considère que la gare du fuseau Nord est la moins appropriée.

Pascal MARQUES - On peut ajouter une précision sur les transports en commun existants et à venir ou à l'étude.

Laurence GONTARD - Donc, le groupe considère que la gare Ouest Alpes-Maritimes du fuseau Nord est la moins appropriée.

Serge JOVER - Je me pose une question. Est-ce que l'on décide du choix d'une gare ou d'un fuseau ?

Laurence GONTARD - Là, en l'occurrence, le choix de la gare et le choix du fuseau sont très...

Serge JOVER - On joue sur les mots là. Le fuseau, en fin de compte, c'est la gare.

Fabien PASTOUR - Cela dépend comment on le voit sur le territoire.

Serge JOVER - Vu comment c'est présenté, c'est cela que ça veut dire.

Laurence GONTARD - Il y a, d'une part, le choix de la gare. Si tout le groupe avait dit que son choix se portait sur le fuseau médian, très bien. On aurait eu le fuseau médian et la gare au milieu.

On choisissait l'intégralité. Là, ce n'est pas le cas. On a même des gens qui ont dit, d'un côté, on pourrait imaginer le fuseau Nord, après, à l'est de la gare, le fuseau Sud... Il y a peut-être des possibilités de mixer. Si on arrive à choisir un emplacement de gare, après, on verra aussi les fuseaux.

Serge JOVER - Alors, il ne faut pas dire qu'on doit choisir un fuseau préférentiel.

Laurence GONTARD - Si on y arrivait, ce serait super, mais...

Serge JOVER - J'insiste pour savoir si c'est la gare ou le fuseau. Comme c'est écrit là, c'est la gare.

Laurence GONTARD - Là, c'est un point sur lequel tout le monde est d'accord, la gare du fuseau Nord. Je ne parle que de la gare. Il faut bien la nommer. C'est juste la gare. On ne parle que de la gare.

Brouhaha.

Serge JOVER - Aujourd'hui, le tout est de savoir si...Aujourd'hui, c'est le choix de la gare que nous sommes en train de faire.

Monique DAVID - Sous réserve de la fixation du fuseau. Il faudrait le rajouter.

Brouhaha.

Laurence GONTARD - Ce n'est pas ce qui a été dit. Là, on a parlé de la gare. Maintenant, on va parler des fuseaux.

Brouhaha.

Laurence GONTARD - C'est indépendamment des fuseaux. C'est juste la gare.

Concernant les fuseaux, j'ai noté que la majorité des personnes s'étant prononcées sur le choix d'un fuseau avait retenu le fuseau médian. Ensuite, vient le fuseau Sud. Pouvons-nous l'écrire comme ça ?

Brouhaha.

Laurence GONTARD - Sur le 2, ce sont toutes les personnes qui se sont prononcées. Toutes les personnes qui se sont prononcées ont rejeté...

Laurent COLLIN - Je n'ai pas souvenir d'avoir rejeté...

Fabien PASTOUR - Je pense que nous pouvons rajouter, comme nous l'avons fait à Ouest Alpes-Maritimes, que les communautés d'agglomérations présentes ont souhaité attendre l'avis de leurs conseils communautaires pour s'exprimer. Nous mettrons dans la synthèse que Villeneuve-Loubet, membre de la CASA, souhaite attendre la position de la CASA...

Monique DAVID - Villeneuve-Loubet souhaite attendre la position du Conseil Municipal et du Conseil Communautaire.

Fabien PASTOUR - Voilà. Cela fait partie des choses qu'on peut écrire dans la synthèse.

Monique DAVID - Pour nous, il faudrait l'écrire. Nous, on ne nous a pas donné un blanc-seing en disant... Voilà, parlez pour nous.

Laurence GONTARD - Est-ce qu'on peut mettre que les représentants des municipalités ou des collectivités attendent la prise de décision... ?

Laurent COLLIN - Par contre, sur la position que j'ai donnée tout à l'heure, lorsque j'ai repris la parole après le tour de table....

Laurence GONTARD - Vous ne voulez pas que je la note ?

Laurent COLLIN - Non, non. Je n'ai pas dit cela. J'aimerais bien qu'il soit acté quand même qu'il y a une possibilité de mettre tout en souterrain d'après le tracé Mougins Sud. Ce serait bien que ce soit acté quand même. C'est important.

Fabien PASTOUR - Il y a dans le fuseau Sud et dans le fuseau médian, parce que la jonction y est aussi dans le fuseau médian, des zones tout en souterrain pour Villeneuve-Loubet. Cela existe déjà dans deux fuseaux. Je ne sais pas si, dans le Nord, cette zone-là est dedans ou pas.

Laurent COLLIN - J'aimerais bien que ce soit acté.

Monique DAVID - Il faudrait que ce soit acté, parce que nous sommes venus pour cela.

Fabien PASTOUR - Les documents sont publics. Ils sont connus de tout le monde.

Monique DAVID - On aimerait que, sur la synthèse, soit notée la position de Villeneuve-Loubet. Il est Adjoint à Monsieur le Maire.

Fabien PASTOUR - C'est logique de noter votre position plus tôt, sur le fait que vous souhaitez que le territoire de Villeneuve soit parcouru en tunnel.

Serge JOVER - Nous l'avons demandé ça. C'est à indiquer.

Fabien PASTOUR - Si c'est le représentant élu de la Ville de Villeneuve qui dit cela, ce n'est pas pareil que l'ADEV ou le Conseil de Développement. Il vaut mieux les séparer.

Laurent COLLIN - C'est important. Il ne faut pas mettre des choses en opposition.

Laurence GONTARD - Donc, on ne met pas que les représentants des collectivités attendent la position de leurs élus. C'est juste le SCOT et la CASA.

Laurent COLLIN - Dès aujourd'hui, on a tenu position. On en a débattu en bureau d'adjoints.

Monique DAVID - Cette position sera reprise le 29 par Monsieur le Maire. Monsieur le Maire est au Congrès des Maires. Nous, on nous a délégué, le DGS et l'Adjoint à l'environnement... Monsieur COLLIN est également représentant à la CASA. Il est Conseiller Communautaire à la CASA.

Fabien PASTOUR - Est-ce qu'on note que Villeneuve-Loubet souhaite que son territoire soit traversé en tunnel ? Je pense que c'est important de l'écrire.

Monique DAVID - Oui. C'est important de l'écrire. Qu'on n'attende pas le dernier jour...

Laurent COLLIN - De toute façon, ce sera conforté par ce que vous avez mis en point 4 sur l'attente des positions... Ce sera débattu de toute façon en Bureau de la Municipalité.

Brouhaha.

Olivier MONTABERT - Concernant le point n°3, est-ce qu'on peut rajouter à la fin « *sous réserve du respect du point n°1.* » ?

Laurence GONTARD - Est-ce qu'il y a d'autres éléments que vous souhaitez faire remonter au Comité Territorial ?

Fabien PASTOUR - Il y a des choses qui ont été évoquées sur l'importance de la ligne nouvelle à grande vitesse. Il y a des choses qui ont été dites sur ce projet-là. Est-ce que vous voulez qu'on note des choses comme ça ?

Laurence GONTARD - Il y a beaucoup de choses qui ont été dites sur la concertation.

Fabien PASTOUR - Nous ne sommes pas obligés de dire que ça se passe bien. Nous l'apprécions, mais bon... Voilà.

Christiane COUSINIE - Si on peut avoir l'étude hydrologique. On devrait avoir accès à l'étude hydrologique, quand elle sera faite.

Brigitte GOURMANEL - Et l'étude concernant la traversé de Saint-Laurent-du-Var. C'est ce que nous vous demandions tout à l'heure, la pointe sur fuseau...

Fabien PASTOUR - Est-ce qu'on peut noter quelque chose sur la prochaine étape de concertation... ?

Laurence GONTARD - Le groupe souhaite qu'une attention particulière soit portée à...

Christiane COUSINIE - Il y a une étude qui est demandée par l'Etat. On peut y avoir accès quand même.

Fabien PASTOUR - Donc, une présentation de l'étude. Dans la suite de la concertation, les membres du groupe souhaitent la présentation des études de tracé et hydrogéologiques dans la zone.

Brigitte GOURMANEL - Et surtout des précisions concernant la traversée et la sortie de Saint-Laurent-du-Var.

Fabien PASTOUR - Oui, les études de tracé sur la zone de Saint-Laurent-du-Var particulièrement et l'étude hydrogéologique. Nous pouvons. Ce n'est pas un souci.

Germain NALLINO - Et sur la sortie du tunnel plus au Nord ?

Laurence GONTARD - C'est un autre point. On peut mettre que le groupe...

Brouhaha.

Laurence GONTARD - Ce sont les Amis du Rail qui demandent ou c'est une demande qui est portée par le groupe ? On met bien le groupe ? C'est ma question.

Fabien PASTOUR - C'est dans les étapes à venir de la concertation, durant laquelle vous souhaitez la présentation de ces études.

Brigitte GOURMANEL - S'il y a des études qui ont été faites sur différents secteurs sur la sortie de Saint-Laurent-du-Var, qu'on nous les présente.

Fabien PASTOUR - C'est en cours. Ce n'est pas fini. Ce n'est pas terminé. C'est à faire. Je suis d'accord avec vous.

Laurence GONTARD - Donc, le groupe demande une étude de faisabilité sur une sortie de tunnel au Nord de Saint-Laurent-du-Var.

Germain NALLINO - Voilà.

Jean-Christophe LEYDET - J'insiste sur un point. Je trouve que, par rapport à d'autres groupes, il y a un point qui ressort assez fortement et qui est la volonté d'avoir une infrastructure LGV pour desservir le territoire...

Christiane COUSINIE - Nous sommes d'accord pour avoir un train LGV, ça, oui.

Laurence GONTARD - Ce n'est pas le cas partout, malheureusement.

Jean-Christophe LEYDET - Je pense que, vu que c'est un objectif porté par votre territoire et un grand nombre d'acteurs diversifiés, que ce soit les représentants associatifs, des socioprofessionnels, etc., vous avez intérêt à le réaffirmer dans le cadre de ce qui va être remonté en COTER et aux co-financeurs. C'est un conseil que je vous donne.

Laurence GONTARD - Nous pouvons le remettre en point n°1. Nous l'avions déjà mis pour le groupe Ouest Alpes-Maritimes et, lundi, ils nous ont dit de le remettre. Si vous êtes d'accord, on peut le remettre.

Jean-Christophe LEYDET - Réaffirmer ce besoin pour une infrastructure, une LGV et l'intérêt général.

Brigitte GOURMANEL - Je pense qu'il est important qu'on ajoute également que nous demandons une mise en cohérence du projet LGV et de gare avec les infrastructures de transport en commun et de transport en site propre de l'opération de l'Eco-vallée, de la basse vallée du Var. Là aussi, on va avoir 50 000 emplois. On a intérêt à ce que tout cela soit mis en cohérence.

Laurence GONTARD - D'accord. C'est un copier-coller du point n°2 avec la gare à Saint-Augustin et le projet... Ce sont deux points liés, je pense.

Jean-Pierre AUDOLI - On peut demander aussi que le démarrage du projet se fasse prioritairement de notre côté, du côté des Alpes-Maritimes. Si je dis cela, c'est parce que vis-à-vis de l'Italie, le département des Alpes-Maritimes a une grosse ouverture de communication. Si on nous laisse en plan de l'autre côté, on aura au moins l'avantage de pouvoir se raccorder au réseau italien.

Philippe MARIE - Par rapport à l'affirmation du groupe sur le besoin d'une nouvelle infrastructure ferroviaire à grande vitesse dans les meilleurs délais, j'ajouterais que l'un des motifs est que la ligne du littoral est à l'heure actuelle la ligne la plus chargée, hors Ile-de-France, sur tout l'hexagone. A l'heure actuelle, certains segments de la ligne du littoral sont très exposés. Il convient donc d'avoir le plus rapidement possible une infrastructure de transport qui puisse désaturer le sillon existant et sécuriser la desserte ferroviaire du territoire. A l'heure actuelle, un défaut de l'un des segments de la ligne du littoral fait que nous risquons de nous retrouver enclavés.

Germain NALLINO - Si on dit tout simplement une ligne dédiée à la LGV, cela veut tout dire. Il nous faut une ligne LGV. Si on a une ligne LGV, tout le reste va.

Laurence GONTARD - C'était pour justifier. Monsieur MARIE voulait qu'on rajoute une justification au fait que l'on demande la LGV. C'était pour dire qu'on avait un besoin impératif dans le département de fiabiliser la desserte ferroviaire.

Brouhaha.

Fabien PASTOUR - Est-ce qu'au lieu de « *dé-saturer* », on ne pourrait pas mettre « *fiabiliser la ligne existante* » ?

Christiane COUSINIE - Non, non, on fait une autre ligne.

Fabien PASTOUR - Le groupe ré-affirme le besoin d'une nouvelle infrastructure pour fiabiliser la circulation...

Christiane COUSINIE - Non, pour suppléer.

Germain NALLINO - Il faut la vouer. Il faut que cette ligne soit...

Brouhaha.

Laurence GONTARD - C'est pour répondre aux besoins de desserte TER sur la ligne existante.

Germain NALLINO - Voilà. Là, on la voue vraiment...

Jean-Pierre AUDOLI - Je réitère une demande que j'ai faite tout à l'heure. Une fois que le choix du fuseau sera déterminé d'une façon définitive, je souhaite qu'il y ait à nouveau une ou deux réunions de travail et de concertation avec les mêmes participants ou d'autres sur la redéfinition exacte à l'intérieur des fuseaux, avec quelque chose de plus précis et de plus cohérent. Maintenant, vous ne pouvez pas travailler sur les trois fuseaux. Lorsqu'il y en aura plus qu'un seul, tout le monde va se concentrer là-dessus. On prendra en compte les idées émises par chacun de nous, Cannes, Villeneuve-Loubet, etc. A partir de là, on pourra peut-être travailler sur un tracé plus précis, qui nous aidera à déterminer le tracé définitif que vous présenterez à la DUP.

Laurence GONTARD - En fait, c'est prévu.

Fabien PASTOUR - Nous pouvons l'affirmer. Cela ne pose pas de souci d'affirmer que les membres du groupe de travail souhaitent qu'une structure équivalente soit mise en place... Donc, un groupe de travail...

Laurence GONTARD - Lors de la prochaine phase de concertation.

Fabien PASTOUR - Que la structure du groupe de travail soit maintenue dans les phases à venir de la concertation.

Jean-Pierre AUDOLI - Avec des éléments plus précis de votre part qui permettront d'avancer.

Germain NALLINO - Le point qui nous préoccupe le plus aujourd'hui au niveau de l'entrée en gare de Nice, c'est que l'on va avoir deux voies...

Laurence GONTARD - On garde cela pour le groupe de Nice ?

Germain NALLINO - Il vaut mieux qu'on en parle de partout. Plus on en parle, mieux c'est.

Fabien PASTOUR - Gardez-en un peu pour Nice, Monsieur NALLINO. Cela étant, si vous voulez qu'on l'écrive, on l'écrit.

Germain NALLINO - C'est aussi pour expliquer la situation que nous avons sur Nice. Sur sept kilomètres, on n'a que deux voies. Sur ces deux voies, on doit faire passer la totalité des trains.

Brouhaha.

Germain NALLINO - Si on veut quelque chose de bien et de correct, qui nous permette vraiment d'avoir un cadencement TER et l'entrée des TGV à Nice, il faut avoir une voie distincte. Le minimum, c'est une troisième voie.

Fabien PASTOUR - J'entends et cela a été largement noté. On en a beaucoup parlé. Là, à l'échelle où nous en sommes, c'est la synthèse sur les fuseaux. Je veux bien, mais c'est un peu tôt quand même pour les infrastructures.

Olivier MONTABERT - N'y a-t-il pas possibilité de faire un arrêt supplémentaire au Sud de Sophia-Antipolis dans le G1 ?

Fabien PASTOUR - Nous avons entendu tout à l'heure votre proposition. Ceci dit, le besoin de cette LGV, c'est vraiment de dissocier les flux et de dégager la ligne classique d'une circulation rapide pour l'avoir sur la ligne nouvelle.

Olivier MONTABERT - J'ai entendu. Vous dites qu'il n'y aura pas de TER sur cette ligne. Il n'empêche qu'il y a beaucoup de gens qui habitent à Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer, etc. Je suis persuadé que des gens sont prêts à payer un abonnement TGV pour faire Nice-Sophia-Antipolis. Cependant, ils ne vont pas prendre le train si c'est pour aller jusqu'à la Siagne, etc. Je dis juste que, d'un point de vue géographique, l'intérêt du fuseau G1 est qu'il offre la possibilité d'une gare supplémentaire pour faire un arrêt à Sophia-Antipolis.

Jean-Pierre AUDOLI - On revient au débat suivant : les infrastructures parallèles à la ligne LGV devront se greffer sur la ligne LGV. Ce n'est pas la ligne LGV qui doit se greffer sur les infrastructures que l'on souhaite.

Laurence GONTARD - Monsieur MONTABERT, je vous propose de transformer votre présentation en contribution à remonter au Comité Territorial.

Olivier MONTABERT - Je ferai une petite modification.

Laurence GONTARD - Voilà.

Serge JOVER - Quand est-ce que les réserves foncières vont commencer ?

Fabien PASTOUR - Sur les réserves foncières, ce n'est pas pour tout de suite. C'est même dans un certain temps. Il y a diverses manières au niveau légal pour RFF de se prémunir de la

disparition de certains terrains ou d'avoir des bâtiments construits sur un terrain qui doit être utilisé pour du ferroviaire. Le problème, c'est que, dans le *timing*, pour avoir la précision des études pour en arriver là... Actuellement, je ne sais pas vous répondre. Il existe divers artifices légaux dans la loi, qui permettent à RFF de bloquer certains terrains. Il y a toute une étape de procédure administrative à lancer. Par contre, si nous n'avons pas de DUP, ce blocage des terrains est vraiment éphémère. Ces artifices... Enfin, ce ne sont pas des artifices, mais des éléments de la loi qui nous permettent de faire cela. Je ne suis pas compétent pour vous faire un exposé sur ce point aujourd'hui. Je peux éventuellement échanger là-dessus, si vous voulez, par la suite.

Serge JOVER - C'est après l'enquête publique.

Fabien PASTOUR - Je pense qu'on doit pouvoir faire certaines choses avant, mais pas énormément. Il y a le PIG, je crois. Je ne suis pas spécialiste du tout de cette partie. Je pense que je vais vous dire des bêtises si je vous réponds.

Monique DAVID - Oui. C'est un Projet d'intérêt Général, mais si la DUP ne fonctionne pas. Si la DUP fonctionne...

Fabien PASTOUR - Je ne peux pas vous répondre, parce que je pense que je vais dire des bêtises. Il y a des choses qui existent, mais je ne les connais pas assez bien pour vous en parler.

Brigitte GOURMANEL - J'ai eu un retour hier de la réunion Fret qui a eu lieu à Toulon, où tout le monde était ravi à la sortie parce qu'il y avait eu un consensus général pour transférer sur la ligne nouvelle du fret. Vous y étiez à cette réunion à Toulon ?

Fabien PASTOUR - Je n'étais pas à la réunion Fret hier, parce que j'étais à d'autres réunions. Malheureusement, Julien, qui anime le groupe Fret, vient de partir, parce qu'il a été appelé ailleurs. Je suis navré. D'après ce que j'ai compris, cela s'est très bien passé. C'était très intéressant. Il y a eu beaucoup de réflexions sur le type de fret que l'on pourrait mettre sur la ligne. D'après les éléments que j'ai en mémoire, il y a la partie fret express, des choses comme ça... Je n'ai pas d'élément pour vous répondre aujourd'hui. Par contre, il y aura une synthèse du groupe thématique Fret. Je crois qu'elle sera aussi mise en ligne. Vous pourrez la consulter.

Monsieur AUDOLI.

Jean-Pierre AUDOLI - Je voudrais soulever encore un point. Apparemment, toutes les personnes ici sont d'accord pour que la ligne LGV traverse les Alpes-Maritimes. Il n'en est pas de même dans le département du Var. Je souhaite donc que le consensus que nous avons tous au niveau des différentes zones, Ouest, Sophia, Nice et l'Est, puisse se concrétiser par des actions. Que pouvons-nous faire pour faire un contrepoids au Var ? Dans notre département, nous en avons un peu assez d'être pris en otage par des gens, une minorité de gens. Nous avons été pris en otage en 1995. Nous avons été pris en otage pour la ligne électrique, etc. Maintenant, il semblerait que nous soyons pris en otage avec la LGV. Quels sont les moyens à notre disposition pour faire un peu de pression ensemble bien que je suis conscient qu'il faudrait, lorsque les fuseaux seront pris en compte, que les instances départementales politiques prennent le flambeau et aillent au-devant de tout cela ?

Fabien PASTOUR - Monsieur AUDOLI, je pense que la meilleure manière de réaffirmer ce besoin est le point n°1 que nous avons écrit tous ensemble. Nous l'avons écrit dans la synthèse des deux premiers groupes de travail. C'est ce besoin de ligne nouvelle et ce besoin de grande vitesse. C'est bien de le réaffirmer maintenant, parce que cela va remonter au niveau des Comités Territoriaux. Ce sera également porté au Comité de Pilotage.

Laurence GONTARD - Je pense également que vous pouvez appeler Var Matin et leur accorder une interview sur la nécessité de la LGV.

Jean-Pierre AUDOLI - Est-ce que vous avez besoin de signatures ou d'éléments pour pouvoir appuyer le projet dans les Alpes-Maritimes et qu'il puisse monter plus haut pour être pris en compte ?

Fabien PASTOUR - RFF recueille l'avis des gens au niveau de la concertation et produit un bilan qui va relater l'avis des différentes populations des territoires traversés. Nous, nous avons ce moyen-là pour informer les décideurs de l'intérêt porté à ce projet-là par les gens que nous avons pu rencontrer. RFF n'a pas l'habitude de faire des pétitions pour ou contre. Ce n'est pas le *job* du maître d'ouvrage. Il y a divers organismes qui font des pétitions pour ou contre. Après, vous pouvez voir. Je crois que la CCI en a fait une. Il y a d'autres associations qui en ont fait contre. Voilà. Cela existe, mais ce n'est pas vraiment porté par la maîtrise d'ouvrage, parce que ce n'est pas notre rôle.

Laurence GONTARD - Si vous voulez que vos avis soient intégrés dans le bilan en tant qu'avis personnels en-dehors des groupes de travail, vous allez sur le site Internet et vous écrivez ce que vous pensez. Toutes les questions posées et tous les avis recueillis par le biais du site Internet seront au bilan et seront reportés aux instances.

Brigitte GOURMANEL - Lorsque j'ai défendu le besoin d'une ligne nouvelle dans les Alpes-Maritimes, compte tenu de l'existence d'une ligne de 160 ans qui supporte tous les trafics, il m'a été répondu par des gens du Var que nous ne pouvions pas leur demander de supporter des trains à 300 km/h alors que, chez nous, ils vont rouler sur deux voies à la queue leu leu, à 100 km/h. ils nous disent : « *Commencez déjà par avoir une ligne cohérente chez vous et, après, vous viendrez discuter avec nous.* ».

Germain NALLINO - Sur le point n°1, ce n'est pas uniquement pour répondre au besoin. C'est sélectif.

Brigitte GOURMANEL - C'est plutôt dans le point n°2, pour confirmer, compte tenu de la saturation de la ligne actuelle qui supporte tous les trafics.

Brouhaha.

Jean-Pierre AUDOLI - Le point n°2, si j'ai demandé cela, c'est dans une idée bien précise. Je réitère ce que j'ai dit tout à l'heure : le département des Alpes-Maritimes est pris en otage. Donc, si on commence les travaux par les Alpes-Maritimes, on aura toujours la possibilité de s'échapper par l'Italie, même si les Varois ne veulent pas. Voilà pourquoi je dis cela. Vous rigolez, mais je ne rigole pas du tout, parce que les italiens ont déjà commencé leur projet de LGV entre Gênes et Vintimille de leur côté. Ils seront à Vintimille en 2019, à quelque chose près. Normalement, si les travaux commencent de notre côté, en 2019, on sera relié à l'Italie. Maintenant, s'ils nous embêtent encore dans le Var ou ailleurs, on aura toujours la possibilité de converser avec l'Italie et de monter sur l'Europe du Nord *via* Milan. C'est une éventualité.

Brigitte GOURMANEL - Pour répondre au besoin de desserte sur le territoire, ce n'est pas seulement de desserte TER, mais également à la position frontalière de notre département.

Jean-Pierre AUDOLI - Je pense qu'il ne faut pas mélanger le TER avec la LGV. Ce serait une erreur.

Brigitte GOURMANEL - Ce n'est pas cela. C'est pour dire simplement que la ligne actuelle supporte tous les trafics. C'est urgent de commencer chez nous.

En même temps, ce n'est pas seulement le désenclavement. C'est aussi le besoin de connexion avec l'Italie. Nous sommes un territoire frontalier.

Laurence GONTARD - Pour créer l'arc méditerranéen.

Fabien PASTOUR - Pour créer l'arc méditerranéen et ouvrir le territoire.

Laurence GONTARD - Est-ce que nous sommes d'accord ? Voici la synthèse.

« 1. Le groupe réaffirme le besoin d'une nouvelle infrastructure ferroviaire à grande vitesse, dans les meilleurs délais pour créer l'arc méditerranéen et désenclaver le territoire.

2. *Le groupe demande que la réalisation du projet démarre dans les Alpes-Maritimes pour répondre au besoin de desserte TER sur la ligne existante.*
3. *Le groupe demande que soient mis en cohérence le projet de LGV et de gare OAM, avec les infrastructures de transport en commun et routières existantes et à l'étude.*
4. *Le groupe demande que soient mis en cohérence le projet gare Nice Aéroport, avec les infrastructures de TCSP prévues dans le cadre de l'OIN EcoVallée.*
5. *Toutes les personnes qui se sont prononcées considèrent que la gare OAM du fuseau Nord est la moins appropriée.*
6. *La majorité des personnes s'étant prononcée sur le choix d'un fuseau a privilégié le fuseau médian, sous réserve du respect du point 3.*
7. *Les représentants des collectivités de la CASA et du SCOT Ouest attendent la prise de position de leurs élus.*
8. *Villeneuve-Loubet souhaite que la totalité de son territoire soit traversée en tunnel.*
9. *Le groupe demande une présentation des études hydrologiques et sur la sortie de tunnel à Saint-Laurent du Var dans les étapes à venir de la concertation.*
10. *Le groupe demande une étude de faisabilité d'une sortie de tunnel au Nord de Saint-Laurent du Var dans les étapes à venir de la concertation.*
11. *Le groupe souhaite que la même structure de concertation soit mise en place pour la définition du fuseau à 500 mètres. »*

Le Comité Territorial des Alpes-Maritimes a lieu le 8 décembre. A l'issue de ce Comité Territorial, nous vous ferons passer les résultats et les avis émis.

Nous vous invitons tous à participer aux réunions publiques de la semaine prochaine. Sur le territoire, une réunion aura lieu au Fort Carré à Antibes le 29 novembre à 19 heures.

La séance est levée à 17 heures 55.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV

PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Groupe de travail Sophia-Antipolis
Verbatim de la réunion du 23 novembre 2011

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

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