

SOMMAIRE

1. LE PROJET LGV PACA	4
1.1. LES ATOUTS DU PROJET LGV PACA	4
1.2. L'AVANCEMENT DE LA CONCERTATION	5
2. PRESENTATION DES SCENARIOS ET DES FUSEAUX.....	8
2.1. LES DIFFERENTS SCENARIOS.....	8
2.2. LES ENJEUX DU TERRITOIRE ET LES FUSEAUX PROPOSES DANS LES ALPES-MARITIMES	11
2.3. RESULTATS DES GROUPES DE TRAVAIL GEOGRAPHIQUES.....	15

Intervenants à la tribune :

CHERRIER Jean-Michel, Chef de mission LGV PACA

COUVERT Bernard, Directeur AMOG

GONTARD Laurence, Modératrice

PASTOUR Fabien, chargé de projet territorial 06, Mission LGV PACA (RFF)

MARZOLF Philippe, Vice-président de la Commission National du Débat Public

La séance est ouverte à 19 heures 10.

Laurence GONTARD - Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci de prendre place. Bienvenue à cette troisième réunion de clôture de la première phase de concertation du projet LGV PACA sur le secteur de Nice.

Je suis Laurence GONTARD. Je vais tenir ce soir le rôle de modératrice, autrement dit faire en sorte que les temps de parole et d'échanges seront respectés entre vous, dans la salle, et le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, ici présent.

Nous avons ce soir un photographe. Si vous ne souhaitez pas être pris en photo, il vous suffit de lever la main et il vous évitera.

Pour que chacun puisse s'exprimer au maximum, je vous remercie de bien vouloir faire des interventions assez concises et de solliciter les hôtes présentes dans la salle avant d'intervenir. J'invite également le maître d'ouvrage à faire des réponses courtes pour vous donner au maximum la parole.

A la tribune ce soir, Monsieur Fabien PASTOUR, qui est Chargé de projet territorial sur les Alpes-Maritimes pour le projet LGV PACA, Monsieur Bernard COUVERT, qui est responsable de l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur le projet et Monsieur Jean-Michel CHERRIER, Chef de la mission LGV PACA qui devrait arriver incessamment. Je vous présente également Monsieur Philippe MARZOLF, qui est le garant de la concertation.

Monsieur MARZOLF.

Philippe MARZOLF - Bonsoir à tous. Philippe MARZOLF, je suis Vice-président de la Commission Nationale du Débat Public et le garant de la concertation sur la LGV PACA en sachant, bien sûr, que c'est RFF qui organise la concertation. Pour ma part, je vérifie que c'est fait dans les bonnes règles de l'art. Je vous rappelle qu'une charte de la concertation a été co-élaborée par les acteurs du territoire, aussi bien dans les Bouches-du-Rhône que dans le Var et les Alpes-Maritimes. Elle a été validée par le COPIL.

Nous sommes un peu tous désolés que la réunion publique de ce soir n'ait pas plus de monde car c'est toujours intéressant, quand c'est une phase de concertation publique, que le grand public vienne. Il y a eu quand même avant des groupes de travail géographiques, que RFF va vous expliquer, qui ont apporté des arguments et des choses pour faire évoluer et mieux travailler sur le projet.

Vous savez aussi certainement que la concertation dans le Var a été suspendue, parce qu'il y a eu des problèmes de manifestation. L'intégrité physique des représentants de RFF était remise en question. Donc, les réunions publiques ont été suspendues dans le Var, ainsi que dans les Bouches-du-Rhône. Il y aura un Comité de Pilotage en fin d'année qui va décider de la suite de la concertation, c'est-à-dire comment continuer la concertation sachant que la concertation, comme nous l'avons toujours dit à la CNDP, n'est pas là pour décider des choses, mais pour apporter un éclairage aux décideurs finaux qui sont l'Etat et les co-financeurs (agglomérations, Conseils Généraux et Conseil Régional). Je suis donc là plus en tant que recours. Si vous avez un problème parce que RFF ne vous écoute pas ou ne veut pas vous donner la parole, vous pouvez toujours me solliciter. Il y a mon adresse *mail* qui apparaît : philippe.marzolf@debatpublic.fr. Je suis disponible, toujours en tant que recours, s'il y a un problème. Cela marche très bien. Monsieur MOLINARI, du GIR Maralpin, qui est là, en envoyant une demande de renseignement ou d'information à RFF me met souvent en copie et je peux vous dire que RFF répond un peu plus rapidement peut-être que si je n'étais pas en copie. Cela marche quand même. Je souhaite qu'il y ait une bonne réunion ce soir et qu'il puisse y avoir des échanges argumentés sur ce que va proposer et va présenter RFF pour que le projet soit plus accepté et mieux compris dans le territoire.

Laurence GONTARD - Je vous remercie. L'objectif de cette réunion ce soir est de vous présenter l'avancement de la concertation dans le département et de recueillir vos avis sur les scénarios et fuseaux de passage proposés à la concertation. La soirée se déroulera en deux temps, d'une petite heure environ chacun. Après chaque partie, vous aurez un temps d'échanges au cours duquel vous pourrez poser vos questions au maître d'ouvrage.

Dans un premier temps, nous vous présenterons les atouts du projet, ainsi que l'avancement de la concertation. Dans un second temps, les scénarios, les fuseaux de passage, ainsi que la synthèse des avis émis par les groupes de travail géographiques.

Monsieur PASTOUR, que va nous apporter le projet LGV PACA dans les Alpes-Maritimes ?

1. LE PROJET LGV PACA

1.1. LES ATOUTS DU PROJET LGV PACA

Fabien PASTOUR - Bonsoir à tous. Le projet LGV PACA est ce que nous appelons chez RFF le projet de toute une région, parce qu'il est censé changer le système ferroviaire de toute la région. Pour changer ce système ferroviaire, il y a un projet qui s'appelle LGV PACA, mais c'est bien plus qu'une LGV. C'est un système complet, qui s'articule d'abord sur une ligne nouvelle, mais cette ligne nouvelle va permettre de faire exploser le nombre de circulations de TER dans ce département et dans les autres départements concernés. L'ambition est aussi portée par l'autorité organisatrice des transports régionaux, la Région PACA, qui souhaite avoir sur les lignes les plus éloignées des grands centres de population au minimum 2 TER par heure et par sens. Sur les zones des grandes villes, mais la périphérie, plutôt 4 TER par heure et par sens. Pour les zones densément peuplées, 8 TER par heure et par sens. Cela veut dire du Cannes-Vintimille avec 8 TER par heure et par sens dans ce projet.

Ce projet concerne les transports du quotidien, mais c'est aussi de la grande vitesse. C'est de la grande vitesse pour relier les différentes villes concernées par le projet. C'est donc relier dans un premier temps les villes proches et faire du Nice-Marseille en une heure et du Nice-Toulon en 45 minutes. Nice-Marseille en une heure, la voiture, on l'oublie. C'est cette dimension régionale, mais aussi une dimension nationale. On insère notre région PACA au sein de la France dans la grande vitesse et on pourra faire du Nice-Lyon en 2 heures ou du Nice-Paris en 4 heures. Ce temps de Nice-Paris en 4 heures, vous le retrouvez dans la plupart de nos documents, parce que c'est un temps encadrant. Si on fait Nice-Paris en 4 heures, cela veut dire qu'on fait Nice-Marseille en une heure et Nice-Toulon en 45 minutes. Cela permet de dimensionner tout le reste.

Je vous ai dit qu'il y avait une dimension régionale avec du TER. Vous avez une dimension interdépartementale avec les liaisons Nice-Marseille. Nous allons rejoindre Paris, mais nous allons aussi rejoindre le reste de l'Europe. Ce projet s'inscrit en effet dans le cadre du grand arc méditerranéen. Vous avez plusieurs grands projets qui ont démarré ou qui sont déjà achevés, qui vont permettre à terme, à l'horizon de la mise en service de la LGV PACA, de faire du Nice-Barcelone ou du Nice-Gênes, du Nice-Turin, du Nice-Milan, etc. Vous avez le tronçon Barcelone-Figueras qui sera mis en service en 2013. Le Perpignan-Figueras est déjà en service. La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sera mise en service un petit peu avant la LGV en 2020. Le contournement de Nîmes, lui, sera opérationnel en 2015. La ligne LGV PACA Aix-Vintimille sera mise en service en 2023. Chez nos amis italiens, vous avez deux grands chantiers en cours : du Gênes-Vintimille et du Gênes-Milan, qui seront réalisés à l'horizon 2020 d'après ce qu'ils nous ont indiqué. C'est donc un projet avec des dimensions locales, départementales, nationales et européennes.

Le projet de LGV PACA s'inscrit aussi dans une évolution forte des transports collectifs et, surtout, du transport ferré dans notre région. Nous sommes en 2011. En 2013, nous avons la projection

des premières modifications sur le réseau. En 2011, nous avons 40 millions de passagers sur le réseau en PACA. Si nous enlevons l'Île-de-France, le réseau PACA est le plus gros réseau de France. Ce réseau est important et va continuer à croître. En 2023, nous aurons 80 millions de passagers sur le réseau ferré de cette région. Pour accueillir tous ces passagers, il faut faire évoluer d'abord le transport du quotidien, le TER, en augmentant fortement les dessertes et en augmentant aussi les liaisons vers le reste de la France avec les TGV. En 2040, vous voyez, comme c'est illustré à l'écran, une forte augmentation de toute la circulation parce qu'en 2040, ce n'est plus 80 millions de passagers que nous aurons, mais 110 millions de passagers. Ces 110 millions de passagers, il faudra bien les accueillir. Cela veut dire qu'on va faire du Cannes-Vintimille, par exemple, avec une fréquence de 8 trains par heure et par sens, voire même 9 si on rajoute de l'inter-cités qui va faire des grandes villes. Cela veut dire qu'on va faire du TGV à 8 trains à grande vitesse par heure et par sens sur Nice. Tout cela va permettre d'offrir à ces 110 millions de passagers le moyen de se déplacer dans ce département, mais également dans les autres départements et de rejoindre la France et, plus loin, l'Europe.

Laurence GONTARD - Merci. Maintenant nous allons parler de la concertation qui a eu lieu depuis le mois de septembre dans le département, ainsi que dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var.

1.2. L'AVANCEMENT DE LA CONCERTATION

Fabien PASTOUR - Monsieur le garant, qui est présent avec nous ce soir, vous a déjà un peu parlé du cadre. Il vous a évoqué la charte qui existe et qui a été co-écrite avec les acteurs. Nous allons parler de certains éléments de cette charte, des différents groupes de travail et autres qui se sont réunis. Nous allons aussi vous parler de la concertation. Quelques chiffres pour vous dire quelles sont les actions qui ont été menées, le nombre de réunions conduites, le nombre de personnes qui ont pu participer, etc. Nous allons parler aussi de tout ce qui a pu être fait pour faire connaître ce projet en termes de communication, les documents transmis, produits et mis à la disposition du public.

Le temps de la concertation, c'est 2011-2014. Vous allez me dire que nous vous avons annoncé la fin d'une étape. En fait, c'est la fin de la première étape. Le temps de la concertation doit aller jusqu'en décembre 2014. Nous sommes actuellement dans la phase 1, où nous devons trouver un fuseau de passage de 1 000 mètres et définir les grands éléments techniques, mais surtout fonctionnels, du projet, pour arriver au lancement d'une phase 2 en 2012. Cette phase 2 va nous permettre de passer d'un fuseau de 1 000 mètres à un fuseau de 500 mètres environ et à un programme de travaux qui ira avec. A l'horizon de décembre 2014, nous aurons ce programme et un dossier d'enquête d'utilité publique que nous transmettrons à notre tutelle pour lancer une enquête d'utilité publique. Cette enquête d'utilité publique sera conduite par un commissaire enquêteur nommé par l'Etat. Là encore, en plus de la concertation qui aura été proposée jusqu'en décembre 2014, vous aurez l'occasion de donner encore votre avis sur le projet durant l'enquête d'utilité publique. Donc, le temps de la concertation, c'est une première étape que nous allons franchir ensemble aujourd'hui, mais ce temps est encore long. Il y a encore des étapes. Vous pourrez largement vous exprimer et donner votre avis.

Revenons sur cette première étape. Cette première étape a démarré le 15 septembre dans les Alpes-Maritimes par une grande réunion publique qui s'est déroulée à Acropolis et qui a réuni plus de 150 personnes. Nous avons présenté, lors de cette réunion, tous les éléments de projet et les scénarios qui permettaient d'avoir une connaissance générale du projet. Surtout, nous avons présenté toutes les instances de concertation, en particulier les groupes de travail dans lesquels les gens pouvaient s'inscrire. La philosophie de ces groupes de travail était : « Qui veut venir, vient ». Il suffisait de se déclarer candidat pour y participer pour y être invité et venir avec nous lors des quatre réunions de chacun des groupes pour, dans un premier temps, discuter des scénarios et des éléments fonctionnels. Dans un deuxième temps, à partir de fin octobre, il s'agissait de

discuter des fuseaux. Le territoire des Alpes-Maritimes a été découpé en quatre groupes de travail : un groupe de travail orienté entre Cannes et Grasse, donc l'ouest des Alpes-Maritimes, un groupe de travail sur Sophia-Antipolis pour faire toute la zone d'Antibes, Sophia et Valbonne, un groupe sur la zone de Nice et, enfin, un groupe Riviera-Paillons. Ces quatre groupes ont été réunis quatre fois pour chacun d'entre eux pour discuter des éléments du projet, des éléments fonctionnels dans un premier temps, puis des fuseaux dans un deuxième temps. Il y a également eu, comme vous le voyez, des groupes de travail thématiques. Les groupes de travail thématiques ont planché sur les gares, le fret, l'agriculture, la sylviculture, etc. Ce sont des thématiques transversales. Ces groupes ont discuté sur les trois départements de ces problématiques. Ils se sont réunis à plusieurs reprises et leurs travaux sont également disponibles sur le site de la LGV.

Vous voyez aussi une commission, qui s'appelle Commission Consultative, qui est plutôt dédiée aux élus. Ce sont les élus du département, les élus locaux, les maires, etc. Ils ont été invités à se réunir et à discuter ensemble du projet pour proposer leurs avis. Vous avez aussi un Collège des Acteurs. Le Collège des Acteurs, c'est une entité qui réunit des acteurs du projet qui se sont portés candidats pour faire un suivi de la concertation, non pas dans le fond, mais surtout dans sa forme, pour vérifier que le maître d'ouvrage, donc RFF, porte bien les messages et l'information, écoute les avis et fait évoluer le projet avec ces avis. Il y a également un Comité de la Concertation, qui s'est réuni. Le Comité de la Concertation, c'est une spécificité de ce projet. Lorsque nous avons rédigé la charte, il a été dit que la concertation était quelque chose de très particulier et de très important. Le Préfet de Région a donc souhaité qu'il y ait une instance dédiée à la concertation qui réunisse les financeurs. En fait, c'est une sorte de comité de pilotage du projet, mais uniquement dédié à la concertation et qui ne parle que de cela. Ces différentes instances se sont réunies et nous sommes aujourd'hui dans cette phase ici, dans les réunions publiques de clôture qui vont vous permettre d'avoir un retour sur tout ce qui s'est dit dans les groupes de travail et d'avoir l'information pour vous positionner et, éventuellement, donner votre avis ou nous poser toutes les questions que vous souhaitez sur le projet. Nous aurons encore un Collège des Acteurs en décembre, puis un Comité de la Concertation et, enfin, un Comité de Pilotage le 22 décembre.

Vous voyez en bas les Comités Territoriaux, qui se réunissent en parallèle des groupes de travail. Les Comités Territoriaux doivent produire la synthèse des travaux des groupes de travail géographiques. Ce sont eux qui font la synthèse de ces travaux et qui donnent les éléments au Comité de Pilotage pour prise en compte.

Quelques chiffres. Depuis septembre, dans les Alpes-Maritimes, nous avons rencontré les élus locaux, les maires, etc. à 35 reprises. Nous avons rencontré les élus. Il y a 42 communes qui sont concernées par la bande d'étude préférentielle qui faisait 8 kilomètres au départ. Nous les avons rencontrés au travers des Communautés d'Agglomérations, donc tous les maires d'un coup. Par exemple, nous avons rencontré plusieurs fois la CASA et tous ses élus. Cela nous a permis de tous les voir au moins une fois. Il y a eu aussi une Commission Consultative des élus, une réunion publique de lancement à Nice, comme je vous l'ai déjà dit... Dans les groupes de travail géographiques des Alpes-Maritimes, nous avons 227 participants inscrits. Il y a eu 3 Comités Territoriaux, des groupes de travail thématiques transversaux avec 153 personnes inscrites et 6 contributions d'acteurs. Je crois que c'est plutôt 7 contributions d'acteurs, la dernière n'ayant pas été mise à jour. Ces contributions d'acteurs ont été transmises par des gens qui participaient avec nous aux groupes de travail, qui les avaient mises sur leurs blogs, etc. Nous leur avons proposé de les mettre sur le site de la LGV pour que les gens qui viennent prendre de l'information sur la LGV aient, d'une part, l'information qui vient de la maîtrise d'ouvrage, les retours de ce qui se disait dans les groupes de travail avec les verbatim et, d'autre part, les propositions des acteurs sur le projet pour avoir tout le spectre de l'information possible sur l'opération.

Il y a donc eu, je vous l'ai dit, une réunion des acteurs, une réunion du Comité de la Concertation... Puis, il y a un site Internet lgvpaca.fr sur lequel vous pouvez retrouver tous les éléments, tous les documents que nous avons mis à la disposition des participants aux groupes de travail, etc. Tous ces éléments ont été mis en ligne pour que les gens puissent les consulter et,

éventuellement, nous poser des questions. Ce site, en un mois glissant, donc sur le mois dernier, a eu 20 000 visites, dont 12 000 connexions uniques au moins. Cela fait quand même beaucoup de monde qui est allé prendre de l'information sur le site. Les visiteurs sont allés prendre de l'information, parce qu'ils ont passé plus de 6 minutes sur le site à récupérer de l'information. Cela veut dire qu'il y a des gens qui sont restés très longtemps pour télécharger énormément de documents et pouvoir analyser ce qui se passait dans les groupes. Puis, ces gens-là ont aussi posé des questions, parce que le site compte aussi une foire aux questions, avec la possibilité de poser des questions. Nous avons donc eu 290 questions posées *via* le site Internet.

Une concertation, c'est aussi de la communication pour diffuser l'information et pour que le plus grand nombre puisse avoir accès au projet et comprendre ce dont il s'agit. Cela veut dire que nous avons produit des plaquettes, des affiches, des dépliants, des panneaux d'exposition, etc. Ceux-ci ont été mis en œuvre non seulement lors des groupes de travail, mais aussi dans des salons des communes qui ont bien voulu les accueillir pour informer le plus largement possible la population. Nous avons également mis des plaquettes à disposition des communes. Nous avons aussi invité les gens à aller consulter le site de la LGV PACA pour retrouver toutes les informations. Il y a eu une communication importante *via* des annonces presse, donc dans la presse régionale et nationale, ainsi que des annonces radio et des affichages dans les commerces de proximité autant que dans les gares pour que le plus grand nombre puisse être touché. Cela fait que l'audience du projet auprès de la population est environ d'une dizaine de millions de personnes, qui ont eu au moins une fois connaissance de l'existence du projet.

Laurence GONTARD - Pour conclure ce premier bilan de la concertation, nous avons souhaité donner la parole aux acteurs qui ont participé aux groupes de travail géographiques.

Un film est projeté à l'assemblée.

Laurence GONTARD - Voilà. Avant de démarrer notre premier temps d'échanges, je crois que Monsieur le garant a quelque chose à nous dire.

Philippe MARZOLF - A chaque fois, une question ressort toujours, sur l'impact de la concertation sur la décision finale. C'est très important. C'est justement la question que les gens se posent : à quoi cela sert que je vienne me déplacer un soir de semaine pour échanger ou participer aux groupes de travail ? Il faut savoir que c'est un projet régional, comme RFF vous l'a dit. Il y a eu plus 550 inscrits dans tous les groupes de travail. Il y a donc eu des gens qui sont venus.

Après, la concertation, c'est comme je vous l'ai dit tout à l'heure. Cela permet de s'exprimer et de prendre en compte certains éléments. Après, forcément, nous sommes en démocratie représentative. *In fine*, c'est l'Etat et les collectivités qui co-financent qui vont prendre la décision. Est-ce que cette décision-là va s'appuyer complètement sur la concertation ? Moi, tout ce que je peux dire, c'est qu'en tant que garant, je vous garantis - et c'est mon rôle dans la concertation - que le Comité de Pilotage, c'est-à-dire l'Etat et les co-financeurs auront entendu ce qui aura été dit durant la concertation. Après, mon rôle s'arrête là et ce sera à eux de décider. Après, comme le disent certains élus, si vous n'êtes pas contents de la décision, ce sera aux prochaines élections qu'il faudra changer les élus. La concertation sert simplement à éclairer la décision. Ce n'est pas une codécision. Je voulais juste apporter cela.

Il y a donc eu une participation importante, même s'il n'y a peut-être pas assez de monde ce soir. Il aurait été préférable qu'il y ait plus de monde. En tout cas, dans les trois départements, il y a eu beaucoup de gens qui ont participé à ces groupes de travail et qui ont apporté des arguments pour essayer de trouver la meilleure solution pour cette ligne.

Laurence GONTARD - Merci. Je vous indique que, comme d'habitude, la réunion est enregistrée. Pour assurer la qualité du *verbatim*, je vous remercie de bien vouloir vous présenter avant chacune de vos interventions.

Y a-t-il des questions sur la concertation ?

Gérard WEIL (Amis du rail Azuérien) - Je fais partie de l'association des Amis du Rail Azuréen. Je voudrais savoir si la concertation va se poursuivre dans la phase 2. Nous avons eu quatre réunions de concertation dans le groupe de travail géographique de Nice. Je voudrais savoir si la concertation va se poursuivre dans les phases ultérieures.

Laurence GONTARD - Je laisse le Chef de mission répondre.

Jean-Michel CHERRIER - Oui, effectivement, la concertation est continue. Le Comité de Pilotage et RFF l'ont voulu ainsi. C'est dans la demande gouvernementale de juin 2009. Elle précise que ce projet fera l'objet d'une concertation continue jusqu'à la mise en place du dossier d'enquête d'utilité publique. Nous étions là dans une phase de concertation dite spécifique sur les scénarios et les fuseaux pour aboutir à un consensus de scénario et de fuseau à présenter pour passer un pas sur l'approfondissement des études. Le dispositif de concertation, pas tout à fait exactement comme il a été fait là, continuera jusqu'à la fin du projet.

Laurence GONTARD - Y a-t-il d'autres questions sur cette première partie ? Non. Je propose qu'on enchaîne sur les scénarios.

2. PRESENTATION DES SCENARIOS ET DES FUSEAUX

2.1. LES DIFFERENTS SCENARIOS

Fabien PASTOUR - Dans cette partie-là, nous allons d'abord vous parler de scénarios, donc des fonctionnalités du projet. Puis, je vais vous présenter comment nous avons pu traduire ces fonctionnalités qui ont été vues ensemble en fuseaux, c'est-à-dire en conditions de passage sur le terrain. Voilà. Nous allons donc parler des scénarios. Pour les grands enjeux du territoire, je céderai le micro à Bernard COUVERT qui est avec nous ce soir pour vous présenter les enjeux du territoire. Nous viendrons ensuite sur les fuseaux.

Comment avons-nous bâti ces scénarios ? Nous sommes partis d'objectifs. Ces objectifs sont clairs. C'est d'abord créer cette desserte à grande vitesse de ce secteur, donc des Alpes-Maritimes et de Provence-Alpes-Côte d'Azur, et désenclaver les Alpes-Maritimes. Pour fixer les règles, on a dit Nice-Paris en 4 heures. Nice-Paris en 4 heures, cela veut dire, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, Nice-Marseille en une heure. Ce sont les conditions de la grande vitesse. Ce sont des temps de parcours entre grandes métropoles, Marseille et Nice, qui sont cohérents avec ce qui peut se faire à l'échelle européenne, dans les autres pays de l'Union Européenne.

Dans les objectifs, il y a aussi le fait de constituer un réseau maillé, pour que l'infrastructure nouvelle et l'infrastructure existante soient connectées et puissent être perméables l'une à l'autre. Il y a aussi dans ce projet une optimisation des lignes existantes. Quand nous vous parlons du projet de LGV PACA, nous parlons d'un système ferroviaire performant à l'échelle d'une région. Cela veut dire qu'on dépasse le simple cadre de la grande vitesse. On doit favoriser la desserte des centres, ce que permet le train, rechercher le meilleur projet pour l'environnement, parce qu'il va falloir insérer cette ligne nouvelle sur un territoire, et limiter les coûts. Toutes les variantes fonctionnelles ont été investiguées. Nous avons cherché tous les éléments fonctionnels du projet qui permettaient de répondre à ces objectifs. Nous nous sommes posés la question de l'opportunité de créer des gares nouvelles, de combiner ligne nouvelle et ligne existante pour profiter des infrastructures et des surfaces ferroviaires disponibles pour mettre les voies, etc. Tout cela nous a conduit à produire les scénarios que je vais vous présenter. Ainsi, sur la base de ces hypothèses et des éléments fonctionnels que nous pouvions avoir, nous avons construit un millier de scénarios différents. Parmi ce millier de scénarios différents, après analyse, nous avons présenté aux financeurs un certain nombre de scénarios parmi lesquels ils ont choisi d'en retenir quatre et de les proposer à la concertation. Normalement, ils auraient dû en choisir un et le

proposer à la concertation. Ils ont choisi d'en retenir quatre, avec des fonctionnalités vraiment différentes, pour que l'on ait un aperçu large de ce qu'on pouvait faire et pour que vous puissiez vous exprimer pour choisir un des quatre ou, éventuellement, un cinquième qui pourrait être une combinaison des quatre. Ils nous ont donc proposé des scénarios ouverts.

Le scénario n°1 est le plus proche des centres villes. C'est un scénario dans lequel vous allez retrouver une constante pour tous les scénarios, c'est le passage sur Marseille. Le passage sur Marseille se fait par une gare nouvelle, souterraine, traversante, que nous appelons Marseille Saint-Charles souterraine, qui s'appuierait en amont sur la ligne LGV Méditerranée et, en aval, sur les infrastructures dans la vallée de l'Huveaune. C'est pour cela que vous voyez ces flèches qui sont de deux couleurs, en orange et en vert. Cela veut dire combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante. Nous ajoutons des voies à côté des voies existantes. Dans ce scénario-là, à partir de l'est des Bouches-du-Rhône et pour aller jusqu'à Toulon centre, vous voyez une grande flèche orange. Cela veut dire ligne nouvelle intégrale. C'est donc une ligne nouvelle intégrale pour arriver sur la gare de Toulon centre. Comme la gare de Toulon centre n'est pas suffisante pour recevoir tous les trains, nous proposons dans ce scénario une gare de Toulon centre souterraine, à proximité de la gare de Toulon centre existante. Ensuite, nous partons de Toulon pour aller jusqu'à l'est Var, avec une combinaison de ligne nouvelle et ligne existante. Cette combinaison de ligne nouvelle et ligne existante, je vous le rappelle, c'est profiter des infrastructures qui existent et mettre des voies à côté des voies quand les conditions de vitesse sont cohérentes avec de la grande vitesse. Quand la ligne devient trop tortueuse ou que les pentes ne sont pas compatibles, il s'agit de créer des nouveaux tronçons de ligne pour mettre la grande vitesse et conserver les objectifs de vitesse.

Dans ce scénario, nous arrivons à l'est Var, dans la zone des Arcs, de Draguignan et du Muy. C'est une zone avec un très fort développement économique à ce jour. C'est donc l'opportunité d'y créer une nouvelle gare qui permettrait d'avoir une jonction TER et grande vitesse pour desservir tout ce secteur, ainsi qu'un maillage entre le réseau classique et le réseau nouveau pour pouvoir avoir l'un qui débranche pour passer par la côte ou utiliser la ligne nouvelle pour filer vers Nice. D'ailleurs, cette ligne nouvelle, vous la voyez, elle est en orange. Elle part de l'est Var pour aller jusqu'à Nice aéroport en passant par un nouveau pôle d'échanges. Ce que nous appelons pôle d'échanges dans le ferroviaire, c'est la traduction d'une volonté d'avoir une connexion entre le train, donc une gare ferroviaire avec des TGV, une connexion avec le TER, pour que les gens puissent venir prendre leur TGV ou descendre de leur TGV pour prendre un TER, et une rencontre avec les autres modes de transport, pour qu'il y ait des transports en commun, des parcs relais et, éventuellement, suivant les zones, tout ce qu'il peut y avoir en termes de transport en commun, etc. Il faut que les gens aient tous les moyens de venir prendre le train. C'est aussi pour cela que vous avez la gare Ouest Alpes-Maritimes qui est connectée à la ligne Cannes-Grasse, cette ligne que vous voyez ici. Cette gare Ouest Alpes-Maritimes permet d'être complémentaire de la gare de Cannes et d'offrir une zone d'accès à la grande vitesse plus importante à l'ouest des Alpes-Maritimes.

Nous arrivons ensuite sur Nice aéroport, qui est un pôle d'échanges, une gare nouvelle que nous proposons dans le secteur de Saint-Augustin, le MIN, l'Arenas, pour connecter le tramway, l'avion, le train, les parcs relais et les gares routières qu'il peut y avoir dans cette zone-là et permettre un développement de l'aéroport de Nice, ainsi qu'un accès à la grande vitesse pour toute la vallée du Var. Dans ce scénario-là, nous passons par Nice ville par la surface, donc par les voies existantes.

Puis, nous avons une constante dans les quatre scénarios qui est le passage vers l'Italie avec une combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante pour passer par Monaco souterrain, qui est une extension de la gare existante ou une gare nouvelle à côté de la gare existante, comme vous voulez. Nous arrivons enfin vers Vintimille et l'Italie.

Pour atteindre les objectifs de fréquentation, c'est-à-dire les 80 millions de passagers à l'horizon 2023, il faut investir 14,2 milliards. 14,2 milliards, ce sont tous les travaux à réaliser, non seulement

de la ligne nouvelle à grande vitesse, mais également tous les travaux à réaliser pour les trains du quotidien, pour les TER, et tous les aménagements de la ligne classique. C'est donc le paquet complet. En 2040, ce seront 110 millions de passagers. Pour permettre à ces 110 millions de passagers de prendre le train, il faut ajouter 3,1 milliards aux 14,2 milliards.

Le scénario n°2 est le scénario le plus rapide. Il est, comme les autres, à 4 heures de Paris environ. Néanmoins, celui-là est un peu plus rapide que les autres, puisqu'il va être en 3 heures 52 environ. 3 heures 52, cela veut dire qu'il y a un peu plus de ligne nouvelle. Le secteur de Marseille est inchangé. Depuis la frontière des Bouches-du-Rhône jusqu'à Toulon, nous avons une ligne nouvelle. Dans ce scénario-là, nous n'avons pas une gare à Toulon centre. Nous avons une gare qui est proposée à Toulon Est, dans le secteur de la gare de Cuers. Derrière, nous avons une ligne nouvelle intégrale pour rejoindre la gare d'Est Var. Là, vous retrouvez le barreau de ligne nouvelle dont je vous parlais tout à l'heure entre l'Est Var, la gare de l'Ouest Alpes-Maritimes et Nice aéroport. Dans ce scénario, il y a une particularité. Nous proposons, en plus de la desserte de Nice ville *via* la ligne classique, un tunnel filant sous Nice qui permet de rejoindre plus facilement ou plus rapidement l'est, donc passer par Monaco et filer vers l'Italie. Dans ce scénario-là, vous avez des trains qui peuvent donc prendre un tunnel pour aller vers l'est ou, éventuellement, passer par la surface et passer par Nice ville.

Pour atteindre les objectifs de desserte de 2023, donc les 80 millions de passagers, il faut investir 13,2 milliards. Pour les 110 millions de passagers de 2040, il faut rajouter 4,1 milliards.

Le scénario n°3 est le plus économique. Il faut aussi prendre en compte la contrainte économique dans ce projet-là. Pour arriver à un scénario un peu moins coûteux que les autres, il faut s'appuyer sur plus de combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante. Sur Marseille, cela ne change pas. Nous avons toujours le barreau de ligne nouvelle qui rejoint cette fois-ci la gare de Toulon Est, une combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante jusqu'à l'Est Var et le tronçon de ligne nouvelle entre l'Est Var, l'Ouest Alpes-Maritimes et la gare de Nice aéroport. Dans ce scénario, nous passons en surface entre Nice aéroport et Nice ville, puis nous filons vers l'Italie en passant par Monaco souterrain.

Le scénario le plus économique a un coût de 12,6 milliards à l'horizon 2023. Pour atteindre les 110 millions de passagers de 2040, il faut rajouter 3,3 milliards.

Enfin, le scénario n°4 proposé à la concertation est le scénario le plus maillé. Il est le plus maillé dans le sens où, en termes ferroviaire, nous pouvons connecter le plus de fois possibles le train à grande vitesse à la ligne classique. Nous avons donc une ligne nouvelle qui supplée le plus possible la ligne existante ou inversement en cas d'incident. C'est ce que nous avons figuré par ces carrés bleus avec des étoiles bleues à l'intérieur, qui représentent toutes les zones d'échanges possibles entre les deux réseaux. Vous voyez que, dans ce scénario, il y a une différence sur Toulon. Nous avons bien cette ligne nouvelle qui part de la frontière des Bouches-du-Rhône et qui va jusqu'à Toulon. Cependant, dans ce scénario-là, nous avons une gare à Toulon Ouest, qui se situerait dans le secteur d'Ollioules, Sanary, La Seyne. Puis, nous filons vers Est Var en passant au nord de Toulon par un tunnel et une combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante sur toute la traversée du Var pour arriver à l'Est Var. Nous avons encore notre tronçon de ligne nouvelle entre l'Est Var, l'Ouest Alpes-Maritimes et Nice aéroport. Dans ce scénario, il y a une particularité. Nous avons une virgule qui est proposée, qui débrancherait des trains de la ligne nouvelle vers la ligne classique pour passer par Cannes centre. Cela permettrait d'avoir une desserte de Cannes centre, soit par la ligne classique, soit par la ligne nouvelle. Dans ce scénario-là, nous arrivons à Nice aéroport. Nous passons par Nice en surface sur la ligne existante. Nous passons par Nice ville et nous filons vers l'Italie en passant par Monaco souterrain.

Le scénario le plus maillé, pour permettre aux 80 millions de passagers de prendre le train en 2023, il faut mettre 14,5 milliards d'investissement. Puis, pour les 110 millions de passagers en 2040, il faut y ajouter 3,3 milliards.

Laurence GONTARD - Merci. J'invite à présent Bernard COUVERT à nous présenter les enjeux du territoire de Nice, ainsi que les fuseaux de passage.

2.2. LES ENJEUX DU TERRITOIRE ET LES FUSEAUX PROPOSES DANS LES ALPES-MARITIMES

Bernard COUVERT - Merci. Pour traduire ces scénarios fonctionnels sur le territoire et identifier des fuseaux de passage possibles, tout un travail a été fait avec notamment le bureau d'études environnement, mais également les bureaux d'études techniques sur l'identification des grands enjeux des différents territoires que nous traversons. Nous l'avons fait sur les Bouches-du-Rhône et le Var.

Ici, sur les Alpes-Maritimes et sur le secteur autour de Nice, le premier enjeu à prendre en compte sur votre territoire est bien évidemment l'urbanisation, qui est très importante et qui va commander fortement la manière dont on va pouvoir imaginer le passage de la ligne nouvelle, avec notamment les incidences directes sur les bâtiments, mais aussi les incidences indirectes sur les nuisances sonores qui pourraient résulter du projet. Il y a donc des agglomérations très denses, assez rapprochées les unes des autres et, surtout, toute une urbanisation plus ou moins diffuse, qui couvre assez largement toute la partie proche du littoral et qui fait que nous avons pratiquement une continuité de l'urbanisation sur la traversée du département.

Un deuxième enjeu important est les milieux naturels. Sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, nous sommes dans la région de France où il y a le plus de sites identifiés au titre de Natura 2000. Il y a de nombreuses protections, de nombreux enjeux, etc. Ce sera aussi quelque chose qui va être très important dans la conception de ce projet. Nous avons du mal à éviter tous ces enjeux, tout particulièrement dans les Alpes-Maritimes où les zones vertes servent aussi de poumons verts dans ce territoire densément urbanisé. En lien assez direct avec les milieux naturels, nous avons les enjeux de paysage et de patrimoine qui sont pris en compte et qui sont aussi très forts depuis les massifs de l'Esterel jusqu'aux massifs entre Nice et la frontière italienne. En matière de paysage, plus particulièrement ici, quand on va aménager éventuellement la ligne existante, il faudra voir la manière d'insérer cela dans le site urbain de Nice.

Des enjeux aussi qui sont pris en compte de manière très importante pour tout ce qui est ressources naturelles et risques naturels. Sur les ressources naturelles, il s'agit notamment la ressource en eau et typiquement les enjeux liés à la vallée alluviale du Var en ce qui vous concerne ici, puisque c'est l'une des ressources principales de la ville de Nice. Il faut traverser avec précaution. Dans les hypothèses de gare souterraine, quand on sera à Monaco, dans l'Ouest 06 ou si on l'envisageait sous Nice aéroport... Ce ne sera pas le cas, parce que c'est justement un enjeu majeur sur ces ressources en eau. L'autre enjeu important est tout ce qui est risques naturels et technologiques, mais plus particulièrement risques naturels ici, notamment les risques inondation qui se sont rappelés récemment à la mémoire de tout le monde. Nous allons traverser la Siagne, le Loup et le Var. Bien évidemment, c'est à prendre en compte, avec notamment le Plan de Prévention du Risque Inondation qui a été promulgué assez récemment. Il faut prendre en compte également le risque sismique, puisque nous sommes dans une des régions de France identifiée pour ce risque-là. Ce sont aussi des contraintes techniques que nous savons maîtriser et que nous savons prendre en compte, mais qui sont un élément important dans le projet.

Sur la base de cette analyse des enjeux, d'une part, et des objectifs que nous nous sommes fixés, d'autre part, puisqu'il y avait une réflexion sur l'agglomération de Nice à vouloir développer un pôle multimodal sur Nice aéroport qui est un point fixe sur lequel on devait passer de la même manière que la gare de Monaco, nous avons envisagé un certain nombre de fuseaux. Vous voyez que, depuis la traversée du Var jusqu'à l'Italie, en pratique, nous n'avons retenu qu'un seul fuseau, relativement large, mais un seul fuseau quand même. Ceci, pour une raison simple : nous serons soit en utilisation de la ligne existante, avec une notion de fuseau qui se pose moins, soit en tunnel

pour l'essentiel, ce qui nous a conduits à garder une certaine latitude. En effet, c'est clairement d'abord les analyses techniques, notamment les conditions géotechniques, qui vont permettre de savoir s'il est possible de faire le tunnel un peu plus d'un côté que de l'autre. Là, ce sont des études qui sont enclenchées, mais qui sont encore loin d'avoir donné tous leurs résultats.

Entre le Var et Nice, par contre, nous avons identifié trois fuseaux possibles, que nous allons vous montrer plus précisément après. Dans tous les secteurs, quand nous comparons ces fuseaux, nous prenons en compte les différentes thématiques. Nous avons parlé des milieux naturels, mais il y a aussi le milieu humain et urbain, l'agriculture, les risques naturels, les ressources en eau, etc. Selon les secteurs, nous sentons que telle ou telle thématique va l'emporter. Ici, dans la comparaison entre les fuseaux, nous nous apercevons que les contraintes techniques sont importantes, mais sont relativement comparables d'un fuseau à l'autre. Ce n'est pas cela qui, vraiment, nous incite à privilégier un fuseau plutôt qu'un autre. Les contraintes en termes de milieux naturels sont aussi relativement homogènes. Nous avons des espaces naturels sensibles et des parcs départementaux à traverser quand nous nous approchons dans tous les cas. D'un point de vue urbanisme et habitat, là aussi, c'est assez homogène. Tout cet espace-là est relativement peuplé un peu partout. Nous sentons qu'aujourd'hui, ce qui va sans doute guider préférentiellement le choix du fuseau, cela va être la localisation de la gare puisque, bien évidemment, selon le fuseau que nous retiendrons, le site de gare ne sera pas le même ou, selon le site de gare que nous retiendrons, le fuseau ne sera pas le même. Ceci, avec une gare que nous voulons être entre Cannes et Grasse sur la ligne existante, puisque cet enjeu de liaison avec la ligne TER est très important. Par contre, il y a plusieurs sites possibles et, derrière, il y a tout un travail qui a déjà été engagé dans les groupes de travail et qui devra être poursuivi, notamment avec les élus des différentes communes concernées. En effet l'implantation d'un site de gare, c'est tout un projet urbain à imaginer pour l'ensemble des communes. Là, il y a beaucoup d'éléments à prendre en compte. Voilà.

Pour vous présenter les fuseaux, nous utilisons un outil qui permet d'avoir une vision en 3D du relief du territoire pour mieux se rendre compte. A ce stade, nous n'avons pas de tracé précis du projet, bien évidemment. Nous en sommes simplement à essayer d'esquisser le fuseau par lequel nous pourrions passer. Ce sont des fuseaux dont la largeur est de l'ordre d'un kilomètre. Il faut avoir en tête que la ligne elle-même sera de quelques dizaines de mètres ensuite. Ce n'est pas du tout la même échelle. Nous ne savons pas où cela passera là-dedans, mais nous en sommes à un premier stade pour essayer d'identifier cela pour pouvoir affiner ensuite les études. A ce stade, il nous apparaît important, pour alimenter la concertation, d'essayer d'indiquer le mode d'insertion. La question qui nous est souvent posée consiste à savoir si nous passerons en tunnel ou pas. Vous avez ici, dans les tons en rouge foncé, un passage en tunnel. Selon les cas, cela va être soit parce que le relief l'impose... Ici, vous avez le massif du Tanneron, qui fait que nous sommes obligés de passer en tunnel à travers si nous voulons être sur cet axe-là. Nous prévoyons aussi des tunnels, comme vous le verrez, dans toutes les zones densément urbanisées, parce qu'il n'est pas envisageable, sauf dans les quelques cas où nous pouvons utiliser ou aménager la ligne existante, de traverser une zone urbaine dense en surface. Là, nous savons que nous ferons un tunnel. Il reste aux techniciens à définir les conditions, mais nous pouvons déjà l'afficher. Il y a d'autres secteurs - nous en avons très peu sur les Alpes-Maritimes, mais nous en verrons apparaître un tout à l'heure en jaune - où les conditions techniques amènent à passer en surface. Enfin, vous avez des secteurs, que vous verrez apparaître en orange, qui sont des secteurs que nous avons classés comme indéterminés. Cela peut paraître frustrant mais, à ce stade, nous n'avons pas les éléments qui permettent de déterminer si nous serons en tunnel ou en surface. Cela dépendra des conditions d'insertion. Cela dépendra du profil en long, de la géométrie de la ligne, etc.

Pour le fuseau nord, ici, nous survolons le massif du Tanneron, avec un premier secteur sensible qui est ici et qui est la traversée des gorges de la Siagne, avec notamment le site d'Auribeau-sur-Siagne. Vous voyez que nous sommes en indéterminé, parce que nous avons un relief qui n'est

pas très marqué, mais avec des conditions d'insertion difficiles avec une urbanisation assez diffuse. Il s'agira de voir là-dedans notamment si nous aurons recours à ce que nous appelons des tranchées couvertes, c'est-à-dire un passage en souterrain, mais construit depuis la surface. Il y a donc des contraintes de surface. Ce que vous avez en bleu, c'est la localisation des sites potentiels de gare. Vous voyez que nous avons prévu assez large parce qu'à ce stade, nous ne savons pas encore bien dans le détail comment cela pourrait s'insérer dans tout ce tissu urbain et s'organiser avec l'urbanisation existante. Ce qui est important et ce que montre la flèche, c'est la ligne existante, que vous voyez en rouge. Je rappelle que nous avons cet objectif majeur, selon lequel toutes les gares de la ligne doivent être en connexion avec les lignes existantes de façon à assurer l'interconnexion entre les trains à grande vitesse et les TER. Autre élément, vous voyez ici, sur les photos aériennes, la largeur de la ligne. Là, c'est une voie unique. Comme la ligne nouvelle aura deux voies, ce sera deux fois plus large. Néanmoins, cela vous donne quand même un ordre de grandeur de ce que sera la largeur réelle du projet par rapport à l'étendue du territoire dont nous parlons aujourd'hui. Il s'agit donc d'un ouvrage qui sera beaucoup plus fin que ce que vous voyez là.

Après, tout ce que vous voyez en rouge ici, c'est que nous sommes dans une zone urbanisée assez dense qui va pratiquement de manière continue de Grasse jusqu'à Cannes, que nous allons traverser en tunnel. Par contre, dans les zones plus naturelles où il y a moins d'habitat, un des enjeux du projet va être de voir dans quelles conditions il sera possible ou non de passer en surface dans ces zones-là. Nous sommes sur des sites qui sont toujours difficiles. Nous avons des enjeux de milieux naturels et de parcs départementaux. Ce n'est donc pas facile. Néanmoins, il est clair que limiter la longueur des tunnels est un enjeu important pour le projet, en termes économiques bien évidemment. Un tunnel coûte à peu près cinq fois plus cher qu'un passage en surface. Ce n'est donc pas neutre. Il y a également un enjeu important du projet dans les Alpes-Maritimes qui va être la production de volumes de déblais, qu'il faudra bien stocker quelque part ensuite.

Ici, vous voyez un des points délicats qui va être le franchissement de la vallée du Loup. Vous voyez que, très vite, nous arrivons sur les zones densément urbanisées de Villeneuve-Loubet qu'il faudra passer en tunnel. La question nous a été fortement posée hier quand nous étions à Antibes. Il est clair qu'il va falloir travailler dans le détail sur les conditions de franchissement de la vallée du Loup, avec une demande très forte des habitants de ce secteur-là pour passer en tunnel dans toute la vallée du Loup. A partir d'ici, vous voyez que l'urbanisation saute aux yeux. Là, ce sera du tunnel de toute façon. Il faudra voir ensuite les conditions techniques, mais nous n'en sommes pas à ce stade-là.

Puis, comme l'objectif est de desservir le site qui a été pressenti pour la future gare de Nice aéroport, à peu près au niveau de la gare actuelle de Nice Saint-Augustin sur la ligne existante. Nous sommes contraints de sortir ici et de trouver dans quelles conditions, vers Saint-Laurent-du-Var, nous allons pouvoir faire sortir le tunnel pour rejoindre la ligne existante et franchir le Var par viaduc en surface, puisque les enjeux de ressources en eau font qu'un passage en souterrain est exclu. Ici, vous avez le site de la future gare de Nice aéroport. Puis, nous avons une utilisation de la ligne existante dans ce scénario-là, dans la traversée de Nice jusqu'à Nice Thiers. Pourquoi une utilisation de la ligne existante ici ? C'est parce que nous avons deux gares importantes, l'une à Nice aéroport et l'autre à Nice ville, où quasiment tous les trains vont s'arrêter. Il sera possible d'organiser les trains en convois, si vous me permettez l'expression, de façon à ce qu'ils passent les uns derrière les autres, à deux minutes et quelques d'écart. Cela permet d'utiliser de manière très importante la ligne existante. C'est quelque chose que nous pouvons faire dans ce cas très précis parce que nous avons vraiment ces deux grosses gares à proximité. Nous n'avons que 4 kilomètres. Il n'y a pas d'arrêt entre les deux. Cela permet de mettre tous les trains, que ce soit des omnibus ou des TGV, à la même vitesse. Nous pouvons le faire très ponctuellement ici, parce que cela permet de passer de manière assez élégante la ville de Nice. Vous verrez tout à l'heure qu'il y a d'autres scénarios qui envisagent un passage en tunnel, mais nous nous retrouvons sur

des contraintes très fortes et des coûts très importants. Par contre, nous ne pouvons pas généraliser ce système sur l'ensemble du linéaire, parce que les trains à grande vitesse, les TER et les omnibus ne vont pas à la même vitesse et ne s'arrêtent pas aussi souvent. Donc, là, nous ne savons plus gérer les choses, sauf à mettre tous les trains à la vitesse de l'omnibus, ce qui n'est pas l'objectif.

A la sortie de Nice, une question qui sera à voir : les conditions de connexion que nous pouvons faire avec la ligne existante dans le secteur de la gare de Saint-Roch. Ensuite, un passage en tunnel, quasiment jusqu'à la frontière italienne, parce que le relief l'impose. Vous avez un relief très important. Donc, l'urbanisation dans Nice et, ensuite, le relief font que, de toute façon, nous sommes bien incapables de passer en surface. Une des questions qui vont se poser par contre dans tout ce secteur-là, c'est de voir dans quelles conditions nous pourrions jumeler la ligne nouvelle et la ligne existante, de façon à assurer des passages de l'une à l'autre pour assurer la fiabilité dont nous parlions tout à l'heure. Nous avons ici, éventuellement, un secteur de passage plutôt en viaduc pour des questions de topographie. Puis, à nouveau du tunnel dans ces reliefs très escarpés, jusqu'à pouvoir desservir ce que vous voyez en bleu, donc le site de la gare de Monaco, jumelé avec la gare actuelle qui est déjà souterraine.

Puis, une arrivée jusque vers Menton sachant qu'aujourd'hui, nous avons amorcé les discussions avec nos partenaires italiens pour voir comment ils conçoivent leur projet de leur côté, au-delà de Vintimille, puisqu'ils travaillent actuellement sur Gênes-Vintimille. Aujourd'hui, nous ne savons pas encore bien dans le détail comment nous allons nous raccorder avec les italiens. Est-ce que ce sera un raccordement par la ligne existante ? Est-ce que ce sera une ligne nouvelle ? C'est encore assez largement ouvert. C'est la raison pour laquelle, du coup, le fuseau est très large ici, parce que nous n'avons pas encore les éléments qui permettent de voir les conditions de connexion avec le côté italien.

Voilà pour ce premier fuseau nord.

Nous passons au fuseau médian. Ici, nous repartons de la limite du Var, à nouveau sous le Tanneron. Dans ce scénario aussi, nous passons sous le Tanneron en tunnel. Par contre, ce que vous avez en jaune, ici, c'est la vallée de la Siagne en surface. Nous avons un principe de traversée en surface de la Siagne, ce qui voudra dire essentiellement en viaduc pour tenir compte des enjeux, notamment d'inondation. Puis, nous avons un passage en souterrain dans les hauteurs de la Roquette, si je ne dis pas de bêtise. Puis, nous avons le site de gare ici. Là aussi, c'est encore très large. Ce n'est pas défini dans le détail. Nous avons la connexion avec la ligne existante, en lien aussi avec la voie express qui va de Cannes à Grasse, de façon à assurer la desserte de la gare. A nouveau, ici, un passage sous Mougins en tunnel, toujours pour les mêmes critères au niveau des zones habitées. Là, aussi, nous avons des problèmes de relief. Par contre, nous avons des zones indéterminées ici, où il s'agira de rechercher des conditions de passage en surface dans certains secteurs, en tenant compte du relief et des enjeux de milieux naturels qui sont importants, puisque nous sommes sur les parcs départementaux de la Brague et de la Valmasque. Nous avons un passage en tunnel chaque fois que nous avons des zones densément habitées.

Une participante - Vous avez oublié Natura 2000.

Bernard COUVERT - Oui. Je ne cite pas tous les enjeux, mais c'est effectivement le cas.

Ici, là aussi, il faut voir les conditions de passage en surface ou non, toujours avec cet enjeu de la traversée du Loup. Nous retrouvons ici, quand nous allons vers l'aéroport... De toute façon, tous les fuseaux se rejoignent un peu sur ce même secteur densément urbanisé que nous passerons en tunnel.

Nous pouvons peut-être passer au troisième fuseau puisqu'à partir de là, nous retrouvons les mêmes conditions, si ce n'est le fait que, dans cette option-là, nous sommes toujours sur un franchissement du Var en surface, avec le site de la gare de Nice aéroport. Par contre, c'est

l'option où nous passerions sous Nice en tunnel. Là encore, un fuseau relativement large mais, derrière, il faut voir avec les techniciens pour voir les conditions de passage en tunnel, le principe étant de rejoindre assez directement sans connexion avec la gare existante de Nice Thiers dans cette hypothèse-là. Nous aurons donc une ligne nouvelle qui ne s'arrêtera pas à Nice Thiers. Cela change un peu le mode de fonctionnement. Voilà.

Le troisième fuseau, donc le plus au sud. Vous avez un passage en tunnel sous une partie du Tanneron pour éviter Mandelieu. Vous avez un nouveau passage de la Siagne, sachant que la limite sud de ce fuseau est imposée par les contraintes aéroportuaires de l'aéroport de Cannes, puisque nous avons des hauteurs maximales à ne pas dépasser. Vous avez un passage en tunnel. Toujours un site de gare, ici, à cheval sur la ligne rouge que vous voyez et qui est la ligne existante Cannes-Grasse. Toujours, à nouveau, un passage en tunnel dans les zones denses. Nous sommes un peu plus au sud, mais nous trouvons toujours cette urbanisation dans le secteur de Cannes, le Cannet et Mougins. Puis, dans ce fuseau encore, la recherche des conditions de passage en surface dans les secteurs naturels. Là aussi, nous sommes encore dans les parcs départementaux avec, ici, l'hypothèse éventuelle d'un jumelage avec l'autoroute qui permettrait de limiter les incidences. Nous avons un enjeu plus particulier sur ce fuseau, qui est le passage dans toutes les zones de Sophia-Antipolis et, ici, des habitats de Biot, sachant que le passage en tunnel est également prévu sous le dôme de Biot pour des contraintes de sites protégés. Puis, vous retrouvez ici la vallée du Loup, toujours avec ce même questionnement. Ensuite, à nouveau, le passage en souterrain sous Villeneuve, Cagnes et Saint-Laurent. Dans cet exemple-là, nous retrouvons ici l'hypothèse d'un passage en surface pour traverser Nice. Voilà.

Laurence GONTARD - Merci. Ces fuseaux ont été présentés et examinés avec les acteurs dans les groupes de travail géographiques. Le résultat de cet examen est le suivant.

Monsieur PASTOUR.

2.3. RESULTATS DES GROUPES DE TRAVAIL GEOGRAPHIQUES

Fabien PASTOUR - Vous aurez un large temps d'intervention après. Nous faisons juste le point, puis vous pourrez vous exprimer largement sur tout après.

Le résultat des groupes de travail, comme je vous l'ai dit, il y a eu deux phases. Nous avons d'abord parlé des scénarios, puis des fuseaux. Nous allons faire un point sur ce qui a été dit sur les scénarios, puis nous parlerons des fuseaux.

Nous avons eu deux sessions de groupes de travail, qui ont discuté des scénarios. Nous avons présenté le 20 octobre au Comité Territorial des Alpes-Maritimes les avis et les positions des membres des groupes de travail. Ici, dans les Alpes-Maritimes, ils ont affirmé ou réaffirmé des choses, en particulier la nécessité d'avoir un système ferroviaire performant pour construire une mobilité durable dans tout PACA et dans les Alpes-Maritimes principalement. Ils ont affirmé la nécessité d'une infrastructure nouvelle à grande vitesse pour le département pour optimiser les déplacements vers Marseille, Paris et, plus largement, sur l'arc méditerranéen.

Les demandes issues des groupes de travail portaient en particulier sur la desserte de Cannes centre. Comme vous l'avez vu, il y a une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes qui est proposée. Cela veut dire qu'il y aura des trains qui utiliseront la ligne nouvelle, mais il y aura aussi des trains qui utiliseront la ligne classique, des trains à grande vitesse qui desserviront toujours Cannes. Dans les groupes de travail, les gens se sont positionnés en nous disant que la gare de Ouest Alpes-Maritimes, c'est bien, mais il ne faut pas oublier la desserte de Cannes et cette desserte de Cannes soit qualitative. Cannes est une ville qui a 300 jours de congrès par ans. Il faut que les gens puissent se rendre à Cannes.

Ils ont aussi posé des questions sur la création de nouveaux pôles d'échanges dans l'Ouest des Alpes-Maritimes et à Nice aéroport pour offrir l'accès à la grande vitesse au plus grand nombre. Cela faisait partie des demandes des groupes de travail.

Le 8 décembre prochain, nous avons un Comité Territorial des Alpes-Maritimes. Là, ce que je vais vous donner comme information est en fait une synthèse des synthèses. Dans chaque groupe de travail géographique, nous avons fait une synthèse, avec un certain nombre de points listés. Certains groupes ont mis plus d'une dizaine de points. Ce soir, je vais vous faire juste une synthèse de ces groupes, parce que la synthèse complète sera présentée au Comité Territorial. Ce soir, cela ferait un peu trop.

Les groupes de travail ont donc réaffirmé unanimement la nécessité d'une ligne nouvelle à grande vitesse dans les meilleurs délais pour finaliser l'arc méditerranéen et, surtout, désenclaver le département. Il y a aussi eu une unanimité en faveur de la gare l'Ouest des Alpes-Maritimes. Sur le secteur Ouest, parmi les gens qui sont dans les groupes de travail, des gens se sont exprimés. Certaines personnes se sont exprimées et d'autres ont réservé leur avis. Parmi les gens qui se sont exprimés, 80 % d'entre eux ont choisi le fuseau médian. Le reste s'est positionné plutôt sur le fuseau sud. 80 % d'entre eux ont donc privilégié le fuseau médian. L'importance de la desserte de Nice a été également réaffirmée, au même titre que celle de Nice aéroport. A ce stade de la concertation, les gens qui ont participé aux groupes de travail ont privilégié la traversée en surface de Nice compte tenu des besoins de la ville de Nice.

Seront également présentés au Comité des éléments concernant l'attention particulière à apporter à la cohérence entre les schémas de desserte du système ferroviaire, donc tout ce que peut apporter comme déplacements ou permettre comme déplacements le système ferroviaire, et le complément naturel de ce système ferroviaire qui est constitué par tous les transports en commun. Il faut que le système proposé par la LGV PACA et tout ce qui peut être proposé par les syndicats de transport et les autres autorités organisatrices des transports en commun soient cohérents pour que les gens aient la connexion entre leurs trains, leurs TER et leurs bus pour aller travailler ou se déplacer. Ils nous ont demandé de poursuivre nos études sur l'accessibilité aux gares. L'accessibilité des gares, c'est comment se rendre aux pôles d'échanges, donc aux nouvelles gares. Quels sont les moyens? Comment y arriver? Il s'agit donc de travailler sur ces futures gares et leur positionnement pour leur accessibilité, que ce soit en voiture, en transport en commun ou tout autre mode. Ils nous ont aussi demandé de continuer à réfléchir sur l'exploitation ferroviaire de la traversée de Nice. Comme l'a dit Bernard COUVERT, dans les fuseaux que nous proposons, nous préconisons l'utilisation de la ligne existante entre Nice aéroport et Nice ville. Selon nos études d'exploitation, l'utilisation des deux voies existantes est suffisante pour obtenir la desserte nécessaire et le nombre de trains nécessaires. Ceci dit, les gens ayant participé aux groupes de travail nous ont demandé de poursuivre cette étude d'exploitation. Ils nous ont donc demandé de poursuivre les études sur l'exploitation ferroviaire de la traversée de Nice pour vérifier que deux voies suffisent, s'il n'en faut pas trois, s'il n'en faut pas quatre, etc. Ils nous aussi demandé de continuer à travailler sur les sorties de tunnels. Donc, en avançant dans nos travaux sur les fuseaux, nous allons regarder les sorties des tunnels et voir comment nous pouvons les insérer, notamment sur la rive ouest du Var.

Sur la prise en compte du fret et de la logistique, il y a donc eu des éléments produits dans le groupe thématique fret qui ont été présentés aux groupes de travail géographiques dans les Alpes-Maritimes. Les groupes de travail nous ont demandé de prendre en compte le fret et la logistique dans le système régional de la LGV PACA pour que, sur la ligne classique et la ligne nouvelle, il y ait la possibilité de prendre en compte la logistique et le fret.

Puis, il y a le tronçon Nice-Italie sur lequel on nous a demandé de continuer à travailler pour présenter de nouveaux éléments et approfondir ce secteur-là.

Laurence GONTARD - Merci. Maintenant la parole est à vous, avez-vous des questions sur ce qui vient de vous être présenté ?

Monsieur.

Michel RAYBAUD - Bonsoir à tous, Michel RAYBAUD. Je voulais poser une question sur les quatre scénarios qui ont été présentés à la concertation. L'expérience nous a montré qu'il existait un secteur très sensible entre Toulon et les Arcs. Lorsque nous voyons les scénarios qui sont proposés, il y en a quand même trois privilégient un mélange de ligne nouvelle et de ligne ancienne. Je voulais savoir, parmi les quatre scénarios proposés, s'il y en avait un qui avait eu la faveur des personnes du Var, puisque nous savons qu'il y a pas mal d'oppositions dans ce secteur. C'est pour un premier élément.

Le deuxième élément, c'était pour savoir si, après les groupes de travail, on pouvait déjà faire une synthèse sur tout ce qui a découlé des groupes de travail. Est-ce qu'il y a déjà un scénario parmi les quatre qui se dessine pour l'instant ?

Laurence GONTARD - Merci.

Jean-Michel.

Jean-Michel CHARRIER - Bonsoir à tout le monde. Vous avez posé la question de la préférence de la ligne dans le Var, en tout cas des dispositions de la ligne à grande vitesse. En fait, lors de la concertation, il est apparu assez nettement que les Varois souhaitaient qu'on travaille sur l'emprise existante. Cela faisait déjà partie de la commande au départ qui avait été faite. Nous avons proposé des fuseaux possibles en sites propres. La concertation a montré une préférence pour la construction d'une ligne sur les emprises existantes dans le sillon permien, ce qui n'est pas vrai de l'autre côté puisque, sur l'arrivée sur Toulon, la ligne en site propre... Aujourd'hui, le projet, globalement est discuté mais, dans la concertation, ce refus n'a pas été fait. Donc, dans le Var, la première partie de la concertation a proposé de ne pas retenir la gare de Toulon Est et de ne pas retenir une ligne nouvelle en site propre.

Concernant la synthèse des scénarios, nous ne pouvons pas dire complètement qu'un scénario 1, 2, 3 ou 4 se dégage. L'une des particularités du dispositif de concertation, quand les scénarios ont été mis sur la table, est qu'ils représentaient chacun un dispositif un peu caractéristique du système ferroviaire, le plus rapide, le plus maillé, le centre des villes, etc. Néanmoins, il a aussi été indiqué par le Comité de Pilotage qu'il était possible de les mixer et de les mélanger. Ce qui est important pour nous est que ces scénarios sont représentatifs des objectifs de desserte à terme, donc 2023 et 2040, et que nous avons des dispositions techniques pour les réaliser.

Aujourd'hui, la synthèse générale que je vais faire assez courte... Je le vois qui sourit parce que c'est toujours un peu long. La synthèse de ce qui ressort globalement, c'est que, sur les Bouches-du-Rhône, il y a une acceptation générale de la gare de Marseille Saint-Charles et d'un passage à Marseille Saint-Charles. Ensuite, sur la vallée de l'Huveaune et le passage à Aubagne, nous avons de fortes résistances, en tout cas de fortes oppositions, mais, grâce au travail sur le terrain, nous voyons émerger la possibilité d'un fuseau. Sur la descente de Toulon, nous sommes face à un refus très fort du monde viticole et global, en fait. Sur la gare de Toulon, je l'ai évoqué tout à l'heure, nous sommes sur une position pour une gare à Toulon centre, avec la possibilité éventuelle de considérer aussi la gare de Toulon Est. Là, il y a vraiment une forte demande pour la gare de Toulon centre. Ensuite, la remontée dans le sillon permien dans les emprises existantes, en tout cas au plus proche. Puis, il y a un consensus sur cette gare du côté de l'Est Var, entre Draguignan et le Muy.

Partout, à chaque fois, il y a des oppositions. Je présente des dégagements d'avis assez majoritaires ou, en tout cas, une contestation plus faible sur ces emplacements.

Après, dans les Alpes-Maritimes, vous le savez, il y a plutôt un accord sur la ligne nouvelle jusqu'à Nice et la gare de Nice aéroport. Il y a aussi des discussions sur le positionnement d'une gare sur l'axe Cannes-Grasse et des discussions sur Nice-Italie.

Voilà en gros un scénario qui n'est pas vraiment représentatif du 1, du 2, du 3 ou du 4, mais qui est un mélange. Il correspondrait à un système que nous pourrions éventuellement travailler davantage.

Laurence GONTARD - Merci. Une autre intervention ?

Robert BRUGEROLLES - Je voudrais simplement intervenir sur un point particulier. C'est le passage à Nice. Vous avez évoqué un scénario où la ligne serait la même que la ligne habituelle en disant qu'on pouvait mettre les trains les uns derrière les autres, à deux minutes d'intervalle. La question que je me pose... Si tout fonctionne bien, il n'y aura pas de problème. Cependant, nous savons que, souvent, hélas, les TGV ont du retard sur certaines lignes à cause de problèmes... Je pense qu'il y a quand même un risque. On multiplie les risques qu'il y ait, autour de Nice, des retards pour diverses raisons. Là, on ne serait pas dans les quatre heures. Souvent, les gens feraient remarquer qu'il y a un problème. Je me pose donc la question de savoir s'il ne faudrait pas, justement, éviter ce scénario ou, en tout cas, s'il est pris envisager par la suite un investissement supplémentaire pour faire passer les trains sur une ligne différente ? C'est à voir s'il y a des problèmes. Il faudrait peut-être calculer des connexions éventuelles avec un projet qui passerait en souterrain. Voilà.

Fabien PASTOUR - Comme je l'ai dit dans les groupes de travail, nous avons largement discuté de cette question. Le secteur entre Nice aéroport et Nice ville est un secteur qui fait 5,4 kilomètres à peu près, un peu plus selon l'endroit où sera la gare. C'est à peu près 5,5 kilomètres. Dans ce secteur, pour l'instant, nous proposons un système avec l'utilisation des deux voies existantes. Il faut bien comprendre que nous sommes dans un moment de la concertation où nous proposons des scénarios et des fuseaux. Il y a encore devant nous beaucoup d'années d'études pour arriver à affiner tout cela et savoir exactement ce qu'il faut faire sur le terrain. Nos études et nos experts nous disent aujourd'hui que c'est possible avec deux voies, parce que Nice aéroport sera une gare forte, avec énormément de voies à quai qui permettront de recevoir beaucoup de trains. Vous avez aussi Nice ville qui est une gare énorme. Vous la connaissez. Entre ces deux gares, la distance est suffisante ou pas trop importante. Ce système-là, avec un écartement entre les trains assez court, permet de mettre plus de 20 trains par heure et par sens sur ces deux voies. Vu que nous aurons à terme 17 trains par heure et par sens, nos experts nous disent qu'à ce jour, c'est compatible.

Dans les groupes de travail, votre position a été exprimée par les acteurs. J'en vois ici parmi nous. Ils nous ont dit que, théoriquement, cela marche. Néanmoins, ils ont demandé à RFF de continuer les études d'exploitation pour vérifier que cela marchera. Puis, dans le cas où cela ne marcherait pas, ils ont demandé d'étudier trois voies ou quatre voies, pour voir ce que cela pourrait donner. Voilà. C'est la réflexion des groupes de travail. C'est ce qu'ils nous demandent d'approfondir.

Nous avons la phase des fuseaux et des scénarios. Après, nous avons une phase qui va arriver et qui va nous permettre d'aller jusqu'à décembre 2014 pour arriver à avoir un programme de travaux. Nous avons tout ce temps-là pour regarder ensemble les études d'exploitation et voir s'il faut ou non, voire s'il faut plus. Voilà.

Laurence GONTARD - Merci. Je crois que Madame avait une question.

Francine BEGOU-PIERINI - Ma question porte sur les zones protégées, soit en Natura 2000, soit en biotope, soit en parc départemental naturel. Est-ce que vous avez fait des études sur la flore et la faune ? Que deviennent les espèces protégées ? Je vois mal les insectes traverser la circulation de TGV et en sortir vivants.

Bernard COUVERT - Deux éléments de réponse. D'une part, nous avons fait l'inventaire de toutes les mesures de protection qu'il peut y avoir selon les secteurs, qu'il s'agisse d'une réserve naturelle, d'un arrêté préfectoral biotope, d'un parc départemental, d'un site Natura 2000, etc. Bien évidemment, nous ferons tout ce qui est nécessaire pour respecter strictement les mesures réglementaires qui s'appliquent, notamment sur les sites Natura 2000 où toute une procédure

d'étude d'incidences est prévue. Cela permettra d'étudier finement les conditions de passage, les risques vis-à-vis des espèces ciblées par les textes qui régissent Natura 2000, etc. Parmi les études que nous sommes en train de lancer actuellement et qui vont alimenter le dossier que nous devons préparer pour 2014, pour l'enquête publique, il y a notamment des inventaires écologiques, qui représentent des montants importants. Ils seront lancés en février à peu près, puisque ce sera la période propice pour les premières observations sur certains types d'espèces. Ils sont prévus sur un cycle d'un an, puisque les règles de l'art prévoient qu'il faut faire un cycle d'un an pour bien prendre en compte toutes les saisons qui correspondent à tous les types d'espèces déterminées. Ces inventaires vont être faits sous le contrôle de la DREAL, donc de l'ex-DIREN, qui supervisera cela et qui donnera ensuite son avis sur les conditions de passage. En fonction de ces éléments plus précis, nous pourrons évaluer les risques de perturbation de telle ou telle espèce et nous prendrons les mesures nécessaires. Ces mesures pourront aller de mesures ponctuelles jusqu'à des demandes d'enfouissement puisque, dans certains cas, nous savons déjà que la DREAL nous imposera de passer en tunnel ou, au moins, en souterrain pour éviter certaines perturbations.

Francine BEGOU-PIERINI - D'après les fuseaux et les plans que vous nous avez fait voir, vous avez la Siagne, les gorges du Loup, la Brague, etc. Vous avez pratiquement tous les fleuves côtiers qui sont en site Natura 2000. Vous avez aussi les Préalpes de Grasse et ainsi de suite. Tout se touche pratiquement. Là, vous allez passer en aérien... Bon, en souterrain, ce sera préservé. Cependant, en aérien, tout ce qui vole et tout ce qui bouge sera détruit. C'est sûr.

Bernard COUVERT - Ce n'est pas si systématique. De toute façon, comme je le disais tout à l'heure, nous sommes sur une des régions de France et peut-être dans un des secteurs de France où il y a la plus forte densité en termes d'enjeux écologiques et de mesures de protection derrière, puisque les deux vont ensemble. Quand vous citez les sites de protection sur les cours d'eau, ils sont orientés nord-sud. Comme nous voulons aller de l'ouest à l'est, nous serons obligés de les traverser de toute façon. Chaque fois, nous allons essayer de trouver, notamment pour les critères environnementaux, les meilleures conditions de passage.

Je vais prendre un exemple sur le Var, sans préjuger des études qui seront menées, puisque nous n'en sommes pas à ce stade de précision. Connaissant bien le site, entre les inconvénients de passer en surface, au-dessus d'un site Natura 2000, sur un viaduc à une dizaine de mètres à peu près au-dessus du lit et un passage en souterrain qui ferait un mur en travers de la nappe phréatique, nous pouvons penser *a priori* que le passage surface sera le moins dommageable. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura aucun inconvénient. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de précaution à prendre. Néanmoins, nous pouvons imaginer aujourd'hui que ce sera sans doute le moins dommageable. A chaque fois, nous allons faire ce genre d'analyse, c'est-à-dire regarder toutes les difficultés et les contraintes, pour trouver la meilleure solution et prévoir toutes les mesures d'accompagnement.

Francine BEGOU-PIERINI - Ceci, c'est pour les sites protégés. Qu'en est-il pour les espèces endémiques, c'est-à-dire les espèces qui poussent ou qui vivent uniquement dans ce secteur-là dans le monde entier ? Avez-vous prévu quelque chose ?

Bernard COUVERT - Dans la hiérarchie des enjeux, les inventaires ne sont pas uniquement menés sur les sites protégés. Ils sont menés, dans une première phase, sur tous les secteurs où nous envisageons de passer en surface et sur une partie des zones en tunnel. Ultérieurement, nous allons même travailler sur toute la zone, y compris en tunnel pour localiser les points d'accès dont nous aurons besoin. Ensuite, dans les critères, que nous allons prendre en compte pour choisir les lieux de passage, nous avons une hiérarchie des critères. Typiquement, sur les espèces protégées, il est clair qu'une espèce endémique, locale, unique, etc. fera partie des points les plus durs. Nous l'éviterons probablement.

Je connais un peu moins sur les Alpes-Maritimes. Sur le Var, par exemple, nous avons clairement des sites identifiés pour les chauves-souris de la vallée de l'Argens, les tortues, etc. qui sont clairement ciblés. Ce sont des points que nous avons déjà pris en compte pour l'analyse.

Un participant au fond de la salle - Bonsoir. Juste une question pour savoir dans les scénarios, les hypothèses... Au niveau de l'autoroute, vous avez peut-être l'intention de faire une étude dessus ou dessous d'Aix à Nice ?

Fabien PASTOUR - Si j'ai bien compris la question, vous nous proposez de faire la ligne nouvelle sous l'autoroute A8, en tunnel, jusqu'à l'Italie ?

Un participant au fond de la salle - Non, je faisais une suggestion. Dans la mesure où il y a déjà des nuisances avec l'autoroute, je voudrais juste savoir si, au niveau des scénarios et des fuseaux, c'est une opportunité pour vous. C'est peut-être quelque chose qui est à étudier. Là, il n'y a que quatre scénarios qui passent sur le tracé habituel. Avec ce qui existe actuellement, c'est soit l'autoroute, soit le bord de mer, vu la densité qu'il y a... Je pose juste la question comme ça.

Bernard COUVERT - Comme nous avons déjà eu l'occasion d'en discuter un peu, je... La réponse n'est pas la même selon les secteurs. Nous avons aujourd'hui une feuille de route qui nous vient du Comité de Pilotage et qui est le scénario des métropoles du sud, donc un passage par Marseille, Toulon et Nice. Cela impose globalement une certaine bande de passage. Nous nous situons donc dans cette bande de passage. Par rapport à cela, l'utilisation de l'autoroute entre Aix et Brignoles a été évoquée au moment du débat public. Cela n'avait pas été retenu à l'époque. Je n'y étais pas, mais je suppose que cela a été fait dans de bonnes conditions et pour de bonnes raisons. En tout cas, cela n'a pas été retenu et cela ne fait pas partie de notre cadre de travail. Nous aussi, nous sommes soumis à un certain cadre.

Par contre, là où les fuseaux permettent d'atteindre les objectifs qui nous sont fixés, c'est une demande qui nous a été formulée dans plusieurs endroits. C'est d'envisager au maximum le jumelage avec l'existant. Quand on dit jumelage, cela peut être à côté. Cela peut être, pourquoi pas, dessous. Il faut voir les conditions techniques, la faisabilité, etc. sachant qu'une des contraintes importantes est le rayon de courbure. Une ligne à grande vitesse n'a pas les mêmes contraintes de rayon de courbure par rapport à une autoroute. Selon les secteurs, cela peut s'envisager. Il y a des secteurs, quand vous voyez les conditions d'arrivée de l'Estérel jusqu'à Mandelieu, nous aurons du mal à suivre l'autoroute. Il y a notamment deux secteurs où cela a été envisagé, comme je l'ai signalé tout à l'heure, entre Cannes et Villeneuve. Ce serait intéressant d'étudier cette possibilité si nous devons choisir plutôt le fuseau sud. C'est aussi un élément qui est fortement étudié dans tout ce qui est sillon permien où l'une des hypothèses serait le jumelage avec l'A57, si je ne dis pas de bêtise, pour essayer de limiter les nuisances.

Un participant au fond de la salle - Au niveau de la faisabilité, est-ce que cela peut être pris en compte comme hypothèse ?

Bernard COUVERT - Quand nous sommes sur le tracé général qui nous a été fixé par le Comité de Pilotage, oui. Toutes les options peuvent être imaginées. Elles sont même imaginées par les bureaux d'études.

Un participant au fond de la salle - Dernière question. En termes de fuseau, est-ce que cela cadrerait ou non jusqu'à Aix ?

Bernard COUVERT - Pas jusqu'à Aix puisque, pour l'instant, nous n'avons pas de commande pour aller directement sur Aix, clairement. Là, où les fuseaux passent, c'est tout l'A57 entre Toulon et les Arcs. Cela peut être la vallée de l'Argens entre les Arcs et Puget, par exemple. Là, effectivement, cela fait partie des questions qui sont posées. Cela peut aussi être certains tronçons, quand ils ne sont pas trop sinueux, dans les Alpes-Maritimes, quand nous sommes sur le tracé global du projet.

Annabelle JAEGER - Merci. Annabelle JAEGER, je suis Conseillère Régionale. Je voulais vous interroger sur deux postulats de départ que vous avez rappelés et énoncés, l'un sur la grande vitesse et l'autre sur la gare Nice aéroport.

Sur grande vitesse, cela m'a d'autant plus marquée que vous avez dit en introduction que le Nice-Paris en 4 heures dimensionnait tout le reste. C'est vraiment structurant dans votre présentation. Je voulais savoir si ce postulat pouvait évoluer, compte tenu de la concertation en cours et des concertations à venir. Est-il gravé dans le marbre ? Malheureusement, je n'ai pas tellement pu participer à ces concertations, mais je les ai suivies parce qu'on me les a rapportées ou parce que je l'ai lu dans la presse. Vous parlez d'unanimité sur un certain nombre de choses. Là-dessus, j'ai pourtant lu dans la presse la position du Président de la CCI qui m'a beaucoup étonnée. Il disait - j'espère ne pas me tromper puisque je me permets de rapporter ses mots - quelque chose comme le fait que la grande vitesse et le Paris-Nice en 4 heures était une vision dépassée aujourd'hui. Ce qui est recherché aujourd'hui, c'est un maillage plus serré du territoire, un Nice-Marseille beaucoup plus efficace et des liaisons sur l'arc méditerranéen plus efficaces aussi. J'ai donc l'impression que cette unanimité ou ce désir du Nice-Paris en 4 heures a évolué dans les mentalités et avec toutes les discussions en cours. Est-ce que ce postulat peut évoluer dans le temps qui reste ? C'est ma première question.

Deuxième question, sur Nice aéroport. Pareil, est-ce que ce postulat peut évoluer ? Je représente la Région et l'Établissement Public d'Aménagement de l'OIN la plaine du Var. Ce postulat a quand même des conséquences lourdes, parce qu'il grave aussi dans le marbre un certain nombre d'investissements et d'aménagements en cours. Vous nous dites qu'en théorie, ça marche et qu'en théorie, ça devrait passer. Néanmoins, les études d'exploitation doivent le confirmer. Nous sommes quand même dans de l'approximatif. De nombreuses questions se posent. J'espère que vous aurez raison parce que se déclinent dès à présent des aménagements lourds du territoire. Voilà. Je m'interroge sur ces postulats de départ. Merci.

Jean-Michel CHERRIER - Je vais m'attacher à essayer de reprendre tous ces points. Pour les postulats, ce sont des postulats. Un postulat peut toujours évoluer. Ceci dit, aujourd'hui, ce sont des postulats qui sont issus et qui n'ont pas été dressés *a priori*. Ils l'ont été à partir d'un débat public qui s'est tenu en 2005. C'est la procédure logique pour la mise en place de toute infrastructure. Un débat public est organisé avec la Commission Nationale du Débat Public. Monsieur MARZOLF a déjà officié dans le rôle du garant à cette époque-là. Simplement, ce débat public a posé les données de ce que la Région souhaitait en termes de système ferroviaire. Dans les attendus du débat public, ce qui est ressorti, ce sont trois éléments : relier les Alpes-Maritimes à la grande vitesse, créer un système ferroviaire performant pour la région et créer le chaînon manquant de l'arc méditerranéen. Donc, le postulat, c'est celui-là. C'est la feuille de route.

Après, la déclinaison des décisions ministérielles et du conseil d'administration de RFF s'inscrivent sans modifier ce postulat qui est issu d'un débat public. Ce que nous avons cherché à faire, c'est construire un système ferroviaire qui prend en compte l'ensemble de ces enjeux. Il s'agit donc d'arriver dans les Alpes-Maritimes, puis en Italie, pour avoir une connexion à la grande vitesse, avec des données de temps cohérentes avec les vitesses que nous utilisons aujourd'hui en Europe. Il s'agit de voir aussi les conditions de réalisation d'un système ferroviaire.

Après, l'identification en 4 heures, c'est un temps que l'infrastructure doit pouvoir permettre. Je ne veux pas interpréter ce que le Président de la CCI a évoqué, mais je peux me permettre une petite analyse sur ce sujet. Je pense que le postulat de base de 4 heures strictes n'est pas quelque chose qui est totalement important. Que ce soit en 4 heures 10 ou 4 heures 15, ce n'est pas une chose rédhibitoire pour l'acceptation d'un projet. Par contre, conserver des temps d'accès assez rapide, c'est important. Ce n'est pas important uniquement pour la CCI. C'est aussi important pour le système ferroviaire. En effet, la construction de la logique socioéconomique d'un projet, c'est de pouvoir mettre des trains dessus pour pouvoir avoir une rentabilité d'infrastructure. Nous sommes dans des projets très lourds. Nous allons chercher à ce que cette infrastructure puisse être utilisée, d'une part parce que c'est un objectif de report modal et, d'autre part, pour qu'on puisse avoir des entreprises qui soient intéressées par cela. Or le temps, la fréquence et la vitesse sont des aspects commerciaux importants pour que les entreprises puissent venir. Autrement dit, aujourd'hui, si vous avez toujours - je ne vais pas prendre Paris volontairement - un système

ferroviaire qui ne permet pas d'être plus rapide que 2 heures 30 ou 2 heures 40 actuellement pour faire Marseille-Nice, vous n'intéresserez aucune entreprise. Par contre, ce qui va modifier considérablement le report modal et l'utilisation de la route, c'est d'avoir des trains par heure pour une heure entre Marseille et Nice. Là, nous avons ces enjeux de report modal qui se font aussi grâce à la vitesse. C'est vraiment une notion importante. Ce faisant, nous arrivons au système ferroviaire. Nous mettons des services à grande vitesse sur cette nouvelle infrastructure et nous libérons des sillons.

Sur le postulat de Nice aéroport, là aussi, il y a la mise en place d'une ligne à grande vitesse et d'un système ferroviaire qui l'accompagne. C'est aussi dans le cadre des choix d'aménagement du territoire qui ont été pris. Nous n'amenons pas un projet pour remettre en cause l'ensemble des dispositions d'aménagement urbain ou des choix produits par un territoire. Quand il n'y a pas de choix ou quand la mise en place d'un nouveau système ferroviaire est l'occasion de se poser la question d'un agencement d'urbanisme, etc. cela permet aussi de faire des aménagements et de repenser la ville. C'est à peu près la même chose. Par contre, quand nous avons des politiques déjà mises en place, comme pour Nice aéroport, nous nous retrouvons face à quelque chose d'assez logique pour nous. Nous sommes proches d'un aéroport. Nous avons des liaisons en tramway pour irriguer la ville. Pour nous, il n'y a pas de raison de remettre quoi que ce soit en cause sur ce sujet-là. C'est pour cela qu'on parlait d'un postulat de base. Voilà. J'espère avoir répondu à vos questions.

Bernard COUVERT - Je vais juste profiter de l'occasion pour repositionner un peu le débat sur la grande vitesse. Souvent, on entend des questions sur le besoin de faire de la grande vitesse, etc. Je voudrais juste faire remarquer que l'objectif Paris-Nice en 4 heures qui est dans tous les esprits, c'est Marseille-Nice en une heure, puisque Paris-Marseille se fait en 3 heures. Marseille-Nice en une heure, c'est 200 kilomètres à peu près. Finalement, l'ambition que nous avons sur ce projet, c'est d'atteindre du 200 km/h. Nous sommes très loin des 300, 320 ou 350 km/h des LGV classiques. Je ne suis même pas sûr qu'on atteigne le seuil qui autorise à employer le terme de LGV. Aujourd'hui, quand tout se passe bien, c'est 2 heures 30. Je crois qu'il y a un train qui arrive à descendre en-dessous parce qu'il n'y a pas d'arrêt. Cependant, la plupart du temps, ils sont obligés de s'arrêter parce qu'il y a des TER devant. Quand vous êtes à 2 heures 30 sur 200 kilomètres, c'est du 80 km/h. C'est-à-dire que nous ne sommes pas sur une course à la vitesse pour passer à la très grande vitesse pour le plaisir. Nous sommes sur un système actuel qui a des vitesses anormalement basses. Nous essayons simplement de revenir à un niveau normal. 200 km/h, c'est la norme que se fixent les italiens, qui ne sont pas réputés pour placer la barre très haute. Je pense que c'était important de redire cela. Derrière le terme de LGV, je pense qu'on oublie un peu ces données de base qui font que l'objectif et l'ambition consistent simplement à atteindre des vitesses normales pour donner envie aux gens de prendre le train plutôt que la voiture.

Philippe MARZOLF - Je voudrais juste préciser quelque chose Monsieur CHERRIER. Ce n'est pas le débat public qui a établi les postulats. Les enseignements du débat public, après l'expression de chacun, ont fait ressortir qu'il y avait une demande de ce point de vue-là. Après, ce sont les décisions du conseil d'administration de RFF et du Comité de Pilotage qui ont établi Paris-Nice en 4 heures, etc.

Jean-Michel CHERRIER - Absolument. Merci de cette précision.

Pascal NICOLETTI - Pour préciser des éléments. Le premier choix qui a été fait sur le tracé des métropoles était déjà un coup de canif dans la vision LGV comme nous pouvions l'avoir il y a 25 ans, quand nous faisons des lignes en plaine, hors des sites de population en disant qu'on faisait de l'aménagement du territoire. La volonté des politiques a été claire en faveur du tracé des métropoles, pour se rapprocher des territoires et des populations. Quand on dit que le Nice-Paris n'est plus essentiel, c'est qu'en fait, l'élément vendeur du débat, voici 5 ans, c'était du Nice-Paris, qui était en fait ce qui avait été loupé il y a un peu plus d'une dizaine d'années, à l'époque où on

devait en parler. Aujourd'hui, le Nice-Paris est simplement la conséquence d'un Nice-Marseille en une heure, comme cela a été dit. Vous êtes Conseillère Régionale, vous savez qu'avec les évolutions de territorialité, nous avons de plus en plus de structures régionales. La CCI est une émanation territoriale dans ces structures régionales. Je ne sais pas comment vous allez à Marseille, mais il est évident que, comme tout un chacun, nous prenons tous des véhicules, y compris des gens de RFF quand ils viennent nous voir et quand ils veulent être à l'heure. Il est évident qu'aujourd'hui, un transfert modal sur le train qui, en termes d'environnement courant, est moins pénalisant qu'une structure autoroutière en termes de pollution, cela va dans le bon sens, indépendamment du fait que c'est en plus le chaînon manquant sur un élément important qui est le Gênes-Barcelone. Nous sommes déjà très heureux que cela ait enfin été reconnu au niveau du schéma européen.

Je voulais aussi préciser, parce que c'est vrai qu'on parle beaucoup des opposants, des blocages qu'il peut y avoir et de la prise en otage du débat dans certaines zones, que nous sommes quand même là dans l'intérêt général et pour les populations. Nous avons eu quand même, aussi bien au niveau de l'Union Patronale régionale qu'au niveau de nos amis italiens, suite à une réunion avec la CCI de Gênes et la CCI de Milan, une position favorable à ce que ce chaînon manquant ne reste pas un chaînon manquant. Tout est mis en œuvre côté italien et côté espagnol avec Barcelone, Figueras, etc. La seule zone qui resterait non réalisée serait le Marseille-Italie. Dans le cadre d'une prise en otage du débat, la CCI Nice Côte d'Azur privilégie le fait qu'on démarre par l'est, en tous les cas qu'on démarre par notre territoire, donc par le 06 s'il y avait des phasages à réaliser, d'autant plus que nous connaissons les difficultés par rapport aux lignes TER classiques et au maillage potentiel que pourrait donner cette ligne nouvelle. Aujourd'hui, nous savons très bien que nous avons le système ferroviaire quasiment le plus ancien de France et celui qui a la moins bonne sécurité. Donc, en termes d'aménagement du territoire et de sécurisation, c'est essentiel.

Je voulais aussi préciser, pour avoir eu la chance d'aller dans la plupart des débats, que quand on dit que le positionnement d'une gare est une appropriation des gens, nous pouvons très bien faire une gare avec moins de construction. Je le dis essentiellement pour l'ouest du département où les gens ont eu une très grosse évolution de point de vue en termes de comportement par rapport à ces éléments-là.

Je me permets en même temps de regretter quelques postures politiques qui ont eu lieu hier lors de la discussion. Il est toujours embêtant d'avoir des élus politiques qui découvrent une concertation publique une semaine avant en disant qu'ils n'étaient pas au courant. Je tenais simplement à le repréciser. C'est normal qu'il y ait des postures politiques. Il faut que cela reste uniquement des postures.

Laurence GONTARD - Merci. Monsieur WEIL voulait intervenir.

Gérard WEIL - Je voulais tout d'abord préciser quelque chose à propos de la liaison Vintimille-Gênes, qui est plutôt l'aménagement de la ligne actuelle qui est en voie unique, donc pour le passage à deux voies, etc. Elle serait limitée en vitesse maximale à 200 km/h. Nous ne sommes donc pas dans le domaine de la grande vitesse.

D'autre part, en ce qui concerne Nice-Italie, il me semble qu'il y a une petite contradiction dans la présentation où on évoquait à un moment donné l'utilisation possible de la ligne existante. Or la ligne existante, vu sa sinuosité, il ne serait pas possible de faire rouler dessus des trains à grande vitesse, même s'ils étaient pendulaires, ce qui est de toute façon abandonné en France. C'était juste des remarques.

Sinon, je voulais évoquer deux aspects plus importants. Comme Madame JAEGER est très impliquée dans l'aménagement de la plaine du Var, je voulais dire que les Amis du rail sont très attentifs aux problèmes de transport dans cette section. Nous voulons qu'il y ait un véritable TER

pour relier la plaine du Var à Nice aéroport avec, par exemple, l'utilisation de la ligne des Chemins de fer de Provence qui peut avoir son intérêt et permettre un trafic important.

Pour ce qui est de la liaison Nice aéroport et Nice ville, nous sommes plutôt attachés à ce qu'il y ait une double voie spécifique pour la LGV, qu'elle soit en surface ou en souterrain. Vous avez évoqué la possibilité, dans le cas d'un souterrain, d'une gare Nice ville souterraine. On a tout de suite évoqué les coûts, qui sont certainement très importants. Néanmoins, ce genre de problème ne semble pas avoir été soulevé pour Marseille où la gare souterraine semble tout à fait faisable. Voilà essentiellement ce que je voulais dire.

Jean-Michel CHERRIER - L'ensemble de votre intervention est plutôt du déclaratif. Je vais juste reprendre sur le point des positions par rapport aux gares. Dans la prise en compte de la restructuration du système ferroviaire, la ville de Marseille est un nœud ferroviaire. Nous avons une situation de voies en surface en cul-de-sac, avec des cisaillements importants, que vous connaissez. Aujourd'hui, nous sommes dans quelque chose qui ne nous permet pas d'augmenter considérablement. Un train de plus en heure de pointe à Marseille, on n'arriverait plus à passer. Cela veut dire que, pour que la gare puisse accepter les évolutions de trafic, nous sommes obligés de trouver une solution. Là aussi, nous sommes dans une zone densément urbaine. La configuration ne se prêtait pas trop mal au positionnement d'une gare enterrée pour pouvoir faire ce prolongement souterrain. C'est un choix de réalisation pour pouvoir désenclaver, qui est une nécessité absolue. Cela faisait partie des montants pris en compte dès le départ dans le projet dans le scénario des métropoles du sud. Cela avait été estimé dans le cadre du secrétariat permanent pour présenter au gouvernement.

Sur le cas de Nice ville, nous ne sommes pas tout à fait la même dimension. Nous avons une logique où nous avons des contraintes ferroviaires. Nous l'avons expliqué tout à l'heure. Il y a la notion de voies. Il y a le positionnement de deux gares, Nice ville et Nice aéroport. Ensuite, nous avons mis en place dans les scénarios les conditions de réalisation d'un passage en souterrain. Simplement, la création d'une gare à Nice ville doublée par la création d'une gare TGV à Nice aéroport, cela commençait à poser un certain nombre de contraintes d'exploitation et de coût sur cette zone-là. C'est un investissement assez lourd dans les deux cas. Ce n'est pas tout à fait le même cas. C'est envisageable. Cela fait partie des discussions. Aujourd'hui, cela n'a pas été considéré comme quelque chose qui soit suffisamment performant pour le système par rapport à la ville de Nice pour pouvoir le développer plus en amont. Néanmoins, ce n'est pas une porte fermée.

Un participant - Une dernière question. Je voudrais savoir si, au niveau du projet, vous avez un programme au niveau du fret, peut-être sur la Bocca ou sur Nice. Je ne sais pas du tout. Au niveau des ports et des aéroports, est-ce qu'il y a une concertation et une coordination plus unie plutôt qu'un simple projet ?

Jean-Michel CHERRIER - Globalement, nous travaillons avec l'ensemble des activités liées aux transports sur la région, y compris les ports, les affréteurs, etc. C'est un travail normal. Nous avons des contacts avec l'ensemble de ces gens assez régulièrement.

Par ailleurs, nous avons plusieurs éléments qui nous amènent à réfléchir sur le dispositif. D'abord, des études que le maître d'ouvrage a entreprises très tôt dans le cadre des études complémentaires sur le fret, l'utilisation du fret, la mixité de la ligne, etc. Ensuite, dans le cadre de la concertation, le Comité Territorial a mis en place un groupe thématique Fret sur tout le territoire, qui travaille toujours à traiter les aspects de fret, auquel se sont associés des gens du port de Gênes, des gens du port de Barcelone, des gens du port de Marseille, etc. qui sont venus faire des présentations. Voilà. Il y a une réflexion globale sur le fret sur cette ligne. Cela fait aussi partie des enjeux du dispositif. La libération des emprises ferroviaires et des sillons, c'est aussi pour permettre la mise en place de sillons fret supplémentaires.

Jacques MOLINARI - Je profite de la présence de Monsieur MARZOLF pour poser à Monsieur CHERRIER et Monsieur MARZOLF une question fondamentale. Lorsque vous nous avez réunis pour élaborer la charte de la concertation, vous nous avez affirmé que, dès que la concertation serait ouverte, toutes les hypothèses pourraient être examinées. Quand cela a été le cas, nous nous sommes vus confinés à ces quatre scénarios qui sont tous, du point de vue des fonctionnalités ferroviaires, rigoureusement identiques et axés sur une gare Ouest Alpes-Maritimes. Nous avons pourtant, depuis des années, proposé un autre scénario. Ce scénario, pour la traversée des Alpes-Maritimes, s'articule sur une gare sur le littoral cannois, ceci pour un très grand nombre de raisons. Seule une gare sur le littoral cannois permet d'assurer le maillage à l'échelle de la traversée des Alpes-Maritimes. Seule une gare sur le littoral cannois permet de phaser la réalisation du projet. Il y a d'autres raisons qui sont explicitées dans nos analyses et dans nos propositions qui figurent toutes sur le site du GIR Maralpin et que vous connaissez bien. Je demande donc une nouvelle fois solennellement que soit enfin examinée sérieusement la proposition que nous avons faite et que l'on ne nous réplique pas qu'elle coûte trop chère, parce que vous ne nous avez jamais démontré par quels raisonnements et quel calcul vous arrivez à ce bond de 1,5 milliard supplémentaire. Néanmoins, nous avons discerné une des causes. Une des causes à cette augmentation du prix est que vous voulez nous imposer une gare souterraine à La Bocca, ce qui est proprement irrationnel. Vous vous appuyez sur des contraintes aériennes, dont nous ne voyons par la réalité puisque la ligne historique, la ligne de PLM, est sur le littoral cannois. Elle est sous le périmètre d'accès.

Donc, je ne veux pas entrer dans les détails parce que ce serait trop technique, mais je pose la question de fond. Est-ce que vous acceptez de nous expliquer pourquoi vous repoussez pour des raisons de coûts ? Est-ce que vous acceptez de nous donner le détail de ces évaluations et, enfin, examiner proposition avant qu'il ne soit trop tard ? Nous considérons que le refus de ce scénario serait un choix irrémédiable en ce qui concerne l'aménagement de notre territoire.

Jean-Michel CHERRIER - Les propositions du GIR Maralpin... Je vais essayer de répondre sur deux aspects : l'aspect concertation et expression et l'aspect technique. Pour ma part, le fait que vous soyez étroitement associés à l'ensemble du dispositif dans le cadre des groupes de travail géographiques, dans le cadre du groupe thématique Fret et dans le cadre du groupe thématique Gares vous a permis d'aborder les différents sujets techniques que vous avez présentés ici à plusieurs reprises. RFF a apporté des éléments de réponse qui ne vous satisfont pas. Néanmoins, nous avons pris en compte vos demandes. Vous avez pu faire des présentations et nous avons répondu à un certain nombre d'éléments. Qu'il y ait une confrontation de maîtrise d'ouvrage ou de positionnements, cela fait partie du travail technique. Cela étant, nous avons apporté des éléments de réponse à vos propositions. Ces échanges ne sont pas arrêtés. En tout cas, je le crois, parce que nous avons encore des groupes de travail. L'expression que vous avez ici, ce soir, dans le cadre du GIR Maralpin, est libre et entière. Je considère donc pour ma part que cette prise en compte existe. Elle a été intégrée dans les groupes. Cette expression, vous l'avez faite.

Sur le travail purement technique, il y a eu des échanges dans les différents groupes de travail. Je pense que nous avons apporté un certain nombre d'éléments et de réponses techniques. Nous avons toujours pris en compte le travail. Simplement, nous sommes dans des logiques de positions et de postures, que nous évoquons tout à l'heure, ou de sensibilités techniques. Cela devient donc un peu plus compliqué, puisque que nous sommes amenés à présenter des choix que vous ne souhaitez pas. Vous considérez que ces choix ne sont pas les bons et qu'il y en a d'autres.

Nous, ce que nous disons aujourd'hui, c'est que l'ensemble de vos études et l'ensemble de vos propositions sont totalement remontés au Comité Territorial, dans les conditions que vous souhaitez. Elles sont connues. Elles sont identifiées. Elles sont dans les groupes de travail. Nous essayons d'y apporter des réponses. Au-delà de ce qui pourrait être un potentiel désaccord sur ces situations d'études techniques, etc. ces éléments sont connus *a minima* du Comité Territorial et du Comité de Pilotage, via la concertation. Il leur reviendra donc d'avoir potentiellement une

prise de décision par rapport à ces sujets-là au regard de ce que les analyses du maître d'ouvrage donneront par rapport à ces propositions. Cela fait partie des règles du jeu. Le maître d'ouvrage fait les études commandées par le Comité de Pilotage. Des études sont aussi apportées par le monde associatif, par des personnalités, etc. Nous les étudions. Nous essayons de travailler dans ce sens-là. Cela se fait la plupart du temps. Il peut subsister des désaccords et des points qui ne font pas consensus. Cela n'entame pas moins la réalité du débat et de la concertation. Voilà ce que je voulais vous dire.

Philippe MARZOLF - J'ajouterai quelque chose. C'est vrai que Monsieur MOLINARI m'en a parlé aussi. Il me dit qu'il n'a pas eu le détail du coût de la gare que vous avez étudiée à Cannes La Bocca. Est-ce que ce détail existe quelque part ? Envoyez-lui cet élément avec mon adresse en copie pour que ce soit rendu public.

Jean-Michel CHERRIER - Pas de problème.

Philippe MARZOLF - Au moins sur cet élément-là. Il est vrai qu'à un moment donné, ce sont des échanges d'arguments. Après, les gens se comprennent ou ne se comprennent pas. Vous avez l'air de ne pas vous comprendre entre RFF et vous. A un moment donné, soit tout a été vraiment étudié par RFF et ils vous l'ont présenté, dont le détail des coûts, soit... Après, si vous n'êtes pas d'accord, cela reste un désaccord. Le minimum, c'est que ce soit présenté. Il faut peut-être vous retrouver entre quatre yeux pour présenter pour essayer d'arriver à trouver au moins la satisfaction d'avoir été entendu.

Jacques MOLINARI - Pas entre quatre yeux. Il faut que ce soit public ces éléments-là.

Jean-Michel CHERRIER - Bien sûr. Nous sommes d'accord. Je tiens à préciser que nous avons beaucoup d'échanges avec Monsieur MOLINARI. Nous avons quelques points de désaccord, mais nous avons de nombreux points d'accord.

Laurence GONTARD - Y a-t-il d'autres interventions souhaitées dans la salle ? Il est 21 heures 10. Je vous propose de clore cette réunion. Je vous remercie pour votre participation. Merci également aux hôtesse. Si vous souhaitez participer à la concertation, vous pouvez adresser des courriers à RFF et nous poser des questions ou apporter vos contributions sur le site Internet du projet.

La séance est levée à 21 heures 10.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV

PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Réunion publique Nice
Verbatim de la réunion du 30 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