

**LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR**

**Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique**



**Réunion publique  
Sophia-Antipolis  
Verbatim de la réunion  
du 29 novembre 2011**

AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE  
— ÉVOLUTION  
NCE ALPES CÔTE D'AZU  
E CHAMPAGNE ARDENNE  
— MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE  
ERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE  
— NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKA  
— MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE  
— BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR  
— MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR  
— MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT  
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

## SOMMAIRE

<b>1. LE PROJET LGV PACA .....</b>	<b>3</b>
1.1 LES ATOUTS DU PROJET LGV PACA .....	3
1.2 L'AVANCEMENT DE LA CONCERTATION .....	4
<b>2. PRESENTATION DES SCENARIOS ET DES FUSEAUX.....</b>	<b>9</b>
2.1 LES DIFFERENTS SCENARIOS.....	9
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, KFH Communication, Modératrice

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

*La séance est ouverte à 19 heures.*

**Laurence GONTARD** - Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci de prendre place. Bienvenue à Antibes ce soir pour cette deuxième réunion de clôture de la première phase de concertation sur le projet LGV PACA sur le secteur de Sophia-Antipolis.

Je suis Laurence GONTARD. Je vais jouer ce soir le rôle de modératrice de la réunion. Autrement dit, je vais m'assurer que les temps de parole et d'échanges entre vous, la salle, et la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France seront respectés.

Nous avons un photographe présent ici ce soir. Si vous ne souhaitez pas être photographiés, merci de lui faire un petit signe pour qu'il ne vous prenne pas en photo.

Pour que chacun puisse s'exprimer aussi largement que possible, je vous remercie de bien vouloir faire des interventions suffisamment concises. Je remercie également le maître d'ouvrage de bien vouloir apporter des réponses assez courtes.

A la tribune ce soir, Monsieur Jean-Michel CHERRIER, Chef de la mission LGV PACA, Monsieur Bernard COUVERT, Responsable de l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale sur le projet, et Monsieur Fabien PASTOUR, Chargé de projet territorial sur les Alpes-Maritimes.

L'objectif de cette réunion ce soir est de vous présenter les résultats des groupes de travail géographiques et de la concertation sur le département, mais aussi de recueillir vos avis sur les scénarios et les fuseaux de passage proposés à la concertation. La soirée se déroulera en deux temps, d'une heure environ chacun. Après chaque temps, un temps d'échanges et de prises de parole sera proposé.

Dans un premier temps, nous allons vous présenter les atouts du projet pour le département et l'avancement de la concertation. Dans un second temps, nous vous présenterons les scénarios, les fuseaux de passage et les résultats des groupes de travail géographiques.

Fabien PASTOUR, pouvez-vous nous dire ce que le projet LGV PACA va apporter dans notre département ?

## 1. LE PROJET LGV PACA

### 1.1. LES ATOUTS DU PROJET LGV PACA

**Fabien PASTOUR** - Bonsoir à toutes et à tous. Le projet LGV PACA est le projet de toute une région, parce que le projet LGV PACA est bien plus qu'une simple ligne à grande vitesse. C'est d'abord un projet dans lequel on propose tout un système ferroviaire à l'échelle d'une région et, ici particulièrement, dans les Alpes-Maritimes, un système ferroviaire développé permettant le transport des gens pour aller travailler *via* du TER au jour le jour. C'est un projet qui est également porté par une ambition forte de l'autorité organisatrice des transports au niveau régional, donc la Région PACA. Elle souhaite pour ce projet d'avoir dans les zones les moins densément peuplées un minimum de trains par heure et par sens sur des axes majeurs en dehors des grandes agglomérations, au minimum quatre trains par heure et par sens. Sur les grands axes, c'est-à-dire la ligne littorale entre Cannes et Vintimille, l'objectif est d'avoir huit trains par heure et par sens, huit trains TER permettant aux gens d'aller travailler au jour le jour.

C'est donc du train TER, mais c'est aussi plus de vitesse. Il y a une composante vitesse dans ce projet. Une ligne à grande vitesse, c'est une amélioration des temps de parcours majeurs entre, par exemple, Nice et Marseille. Il sera possible de faire du Nice-Marseille en une heure, qui est un temps tout à fait intéressant pour se rendre d'une grande ville à une autre grande ville. C'est cette dimension d'une heure qui est la référence partout en Europe sur la grande vitesse. C'est aussi faire du Nice-Toulon en 45 minutes, par exemple. Si nous dépassons cette échelle régionale pour

intégrer la France, nous allons rejoindre Nice-Lyon en deux heures ou faire du Nice-Paris en quatre heures. Le Nice-Paris en quatre heures, c'est un temps encadrant que vous retrouvez de partout dans nos fiches et dans les différents éléments de communication que nous vous avons remis. Si on fait du Nice-Paris en quatre heures, on fait du Nice-Marseille en une heure et on fait du Nice-Toulon en 45 minutes.

Nous avons vu l'échelle des transports régionaux, l'échelle de déplacements au niveau d'une région. Nous sommes arrivés aux déplacements au sein de la France. Ce projet dépasse également le cadre français. Ce projet s'inscrit dans le cadre du grand arc méditerranéen. Comme vous pouvez le voir à l'écran, le projet de LGV PACA, qui se trouve au centre de cet arc, permet de créer le chaînon manquant qui permettra de rejoindre Gênes et Barcelone en train à l'horizon de la mise en service de la LGV en 2023. Vous aurez des chantiers en Italie, du côté de Gênes et Vintimille, qui seront terminés. Vous aurez une liaison entre Gênes et Milan, une liaison entre Marseille et Vintimille, le contournement de Nîmes et de Montpellier qui sera également réalisé, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et le tronçon Barcelone-Figueras qui sera en service depuis quelques années. Il sera donc possible de faire du Barcelone-Nice en quatre heures et du Nice-Gênes en deux heures.

Comme je vous l'indiquais, ce projet est un projet qui s'inscrit dans une ligne forte au niveau des déplacements dans notre région. Nous avons en région PACA un réseau qui permet à 40 millions de passagers de se déplacer par an en train. Ces 40 millions de passagers vont devenir 80 millions de passagers en 2023, puis 110 millions de passagers en 2040. Actuellement, nous avons une ligne littorale qui a 150 ans, dont le dimensionnement n'est plus cohérent avec les objectifs de desserte 2023 ou 2040. Il donc faut améliorer ce système ferroviaire pour développer les TER aussi bien que la grande vitesse. Vous voyez figurer ici, en orange, une ligne nouvelle, avec la création de nouvelles gares, par exemple Est Var et Ouest Alpes-Maritimes. Cette ligne nouvelle va permettre d'avoir une ligne dédiée à la grande vitesse et de réutiliser la ligne classique, donc la ligne existante, pour développer extrêmement fortement la desserte TER sur toute notre région, en particulier dans les Alpes-Maritimes, avec 9 TER par heure et par sens sur la ligne classique à l'horizon 2040, donc des trains omnibus, des trains semi-directs et des trains directs qui permettront, à tous ceux qui souhaitent se déplacer en train, de le faire sans se poser la question de savoir à quelle heure ils doivent prendre le train. Vous aurez un train toutes les 6 minutes en gare. Vous ne vous poserez plus la question de savoir à quelle heure vous devez prendre le train, à quelle heure est votre TER, etc. Vous irez en gare et vous prendrez le TER.

**Laurence GONTARD** - Nous allons aborder maintenant l'avancement de la concertation qui a eu lieu depuis le mois de septembre.

## 1.2. L'AVANCEMENT DE LA CONCERTATION

**Fabien PASTOUR** - La concertation, nous allons vous expliquer ce qu'est la concertation et son cadre. Quelques chiffres sur la concertation, c'est-à-dire ce qui s'est passé pendant ces semaines et ces mois qui se sont écoulés, puis quelques éléments sur ce qu'a fait RFF en termes de communication pour diffuser l'information sur le projet.

Le temps de la concertation est un temps qui est long. Le temps de la concertation est long pour une bonne raison. Il faut qu'on puisse étudier le projet de manière globale, puis qu'on puisse rentrer au fur et à mesure dans le projet et l'affiner. A chaque fois, il faut aller présenter les éléments à la population pour recueillir son avis. Nous sommes à ce jour dans l'étape 1, que vous voyez à gauche à l'écran, qui est une concertation approfondie sur la partie grandes fonctionnalités et fuseaux, donc les éléments principaux qui vont caractériser ce futur projet. Nous arriverons donc en décembre 2011 avec un fuseau de passage assez large, de plus de 1 000 mètres, que l'on devra étudier jusqu'en décembre 2014 et reprendre en concertation avec vous pour l'étudier encore plus finement et voir avec vous chacun des impacts locaux et des opportunités que présente ce projet pour arriver en décembre 2014 à un dossier d'enquête d'utilité

publique qui sera présenté à la population lors d'une enquête publique conduite par un Enquêteur Commissaire nommé, afin de vérifier que le projet est bien en adéquation avec les enjeux du territoire. Nous sommes donc fin novembre 2011, presque en décembre. Vous voyez que nous avons jusqu'en décembre 2014 pour travailler ensemble sur ce projet. Nous ne finissons aujourd'hui qu'une première étape de la concertation. Il y a encore beaucoup de temps à passer ensemble à discuter de ce projet.

Maintenant, un petit zoom sur ce qui s'est passé depuis le 15 septembre pour vous dire ce que l'on a fait ensemble. Il y a donc eu deux grandes phases depuis septembre. Une première phase qui s'est plutôt concentrée sur la partie des fonctionnalités du projet et des grands éléments fonctionnels du projet, les attendus de la population et du territoire concernant ce projet. Cela s'est traduit par des scénarios, c'est-à-dire des projections de ces fonctionnalités d'un bout à l'autre du territoire. Nous avons présenté ces éléments début septembre dans une réunion publique qui s'est déroulée le 15 septembre à l'Acropolis à Nice. Puis, nous avons travaillé sur le territoire avec des groupes de travail qui ont été ouverts. Nous avons laissé la possibilité à tous ceux qui voulaient venir travailler avec nous de s'inscrire. Le slogan était donc : « Qui veut venir, vient. ». Il y a donc eu quatre groupes de travail géographiques dans les Alpes-Maritimes, un à l'ouest dans un secteur qui va de Cannes jusqu'à Grasse, un sur la zone de Sophia-Antipolis, un sur Nice et sur Riviera-Paillons. Nous avons réuni chacun de ces groupes deux fois avant la fin octobre pour discuter des scénarios et des fonctionnalités. Nous avons présenté au Comité Territorial qui s'est déroulé le 20 octobre les premiers retours sur les éléments fonctionnels du projet pour avoir les premiers ressentis du territoire.

Ensuite, nous avons traduit ces éléments fonctionnels en fuseaux et ces fuseaux ont été présentés aux différents groupes de travail pour recueillir l'avis des membres sur chacun des fuseaux et avoir une position exprimée sur l'opportunité d'un fuseau par rapport à un autre. C'est ce que nous venons vous présenter ce soir dans une série de réunions publiques. La première a eu lieu hier à Cannes. Aujourd'hui, elle est à Antibes. Demain, nous serons à Nice. Nous présentons tout ce qui s'est passé durant la concertation et les conclusions de celle-ci. Là, ce sont des réunions ouvertes et destinées au grand public, où tout le monde peut participer. Dans les groupes de travail, vous aviez des particuliers, des associations, des acteurs du monde socioéconomique, etc. Vous avez d'autres instances de concertation qui sont dédiées à chaque niveau de consultation que nous devons faire. Par exemple, vous avez une Commission Consultative, qui est ouverte aux élus. Vous avez aussi un Collège des Acteurs, qui est une instance qui permet à des acteurs du projet de vérifier et de donner leur position sur la qualité de la communication et des échanges entre le grand public et la maîtrise d'ouvrage. Ces instances se réunissent donc à plusieurs titres pour arriver à la phase où nous en sommes actuellement, avec un Comité Territorial des Alpes-Maritimes qui se réunira le 8 décembre pour faire une synthèse de nos travaux et présenter celle-ci à notre Comité de Pilotage le 22 décembre.

Que s'est-il passé chez nous dans les Alpes-Maritimes ? Il y a eu énormément de réunions d'échanges, donc 58. Nous avons eu 35 réunions avec les élus, une Commission Consultative des élus des Alpes-Maritimes, la réunion publique de lancement à Nice avec 150 personnes, des groupes de travail géographiques qui ont été réunis à quatre reprises, etc. Ce sont donc à peu près 227 personnes qui ont participé régulièrement dans ces groupes. Nous avons eu des Comités Territoriaux qui se sont réunis chaque fois pour entériner ou permettre à RFF d'avancer dans la concertation. Puis, nous avons eu des groupes de travail thématiques transversaux sur le fret, les gares, la viticulture, etc. Ce sont des groupes de travail qui réunissent le monde associatif, des personnalités socioéconomiques et des élus pour discuter de ces thèmes de manière transversale aux trois départements.

Nous avons également mis sur le site Internet de la LGV PACA les contributions qui nous ont été transmises par les acteurs. D'ailleurs, ce chiffre a évolué aujourd'hui, puisqu'il n'est plus de six mais de sept. Il y a une nouvelle contribution qui a été mise en ligne aujourd'hui. Ces contributions sont des positions affirmées et portées par les gens qui étaient dans la concertation avec nous. Ils

les mettaient sur leurs blogs et sur leurs sites. Nous leur avons proposé de les mettre sur le site de la LGV PACA pour que l'information soit la plus large et la plus transparente possible.

Depuis septembre, je vous l'ai dit, il y a eu une réunion du Collège des Acteurs. Il y a aussi eu une réunion du Comité de la Concertation. Le Comité de la Concertation, c'est quelque chose qui n'existe que pour la LGV PACA et qui est une vraie particularité. Nous avons un Comité de Pilotage qui réunit les financeurs du projet, qui pilote le projet en général. Le Préfet de Région, qui est donc le Président de ce Comité de Pilotage, a décidé que la concertation était une chose tellement importante qu'il fallait avoir une instance dédiée où les financeurs se réuniraient. C'est donc un comité de pilotage qui ne parle que de concertation. C'est une instance dédiée. C'est unique. C'est le seul projet qui a cela en France.

Nous avons aussi un site Internet qui est un vecteur important de communication pour ce projet. Sur le dernier mois glissant qui s'est glissé, nous avons eu 20 000 visites, avec 12 000 visiteurs uniques, donc des personnes qui sont allées visiter le site une fois. Nous avons donc eu au moins 12 000 personnes différentes qui ont consulté le site. Surtout, ce qui est important, c'est que les gens qui viennent sur le site restent longtemps. Nous avons une moyenne de visite de six minutes sur le site. Cela veut dire que les gens passent du temps dessus. Ils vont chercher de l'information. De plus, sur le site Internet, les gens peuvent aussi poser des questions. Il y a une foire aux questions, qui permet d'adresser directement, pour chacun des territoires des Alpes-Maritimes, des Bouches-du-Rhône et du Var, des questions particulières ou des questions générales sur le projet. Nous avons environ 290 questions posées sur le site Internet.

Concernant les actions de communication réalisées à ce jour, vous avez vu les plaquettes qui sont disponibles à l'entrée. Il y a des affiches, des dépliants, des panneaux d'exposition qui ont été mis en place dans les communes, le site Internet du projet [lgvpaca.fr](http://lgvpaca.fr), etc. Le site contient tous les éléments qui ont mis à la concertation. Tous les plans sont disponibles sur le site. Il y a également un plan média important, c'est-à-dire que nous avons communiqué largement sur le projet dans la presse, à la radio, etc. Il y a aussi eu des affichages dans les gares et les commerces de proximité pour que l'existence du projet soit connue le plus largement possible et toucher une population de 10 millions de personnes environ.

**Laurence GONTARD** - Avant de vous passer la parole, je vous informe que la réunion de ce soir est enregistrée. Un *verbatim* est rédigé. Aussi, pour faciliter la prise de notes, je vous remercie de bien vouloir vous présenter avant chacune de vos interventions.

Y a-t-il des questions sur la concertation ? Monsieur LUCA.

**Lionnel LUCA** - Je suis Député et Vice-président du Conseil Général des Alpes-Maritimes. J'ai bien entendu la présentation de la concertation, que je ne remets pas en cause. Simplement, lorsqu'on n'a pas la chance d'être Maire et qu'on est simplement Député, on n'a pas forcément eu droit au contact direct qu'on aurait pu espérer. Evidemment, on n'est pas infirme. On regarde le journal et on voit bien les informations. Néanmoins, on aurait souhaité avoir un contact direct en la matière.

J'ajouterai que, pour les Conseillers Généraux des différents cantons, cette remarque peut aussi les concerner quand ils ne sont pas Maires, car ils sont des élus territoriaux. Je ferai juste cette remarque-là, en souhaitant qu'on le retienne pour la fois suivante.

**Laurence GONTARD** - Merci. Y a-t-il d'autres questions sur ce qui vient d'être présenté ?

**Philippe FERRAND** - Philippe FERRAND, du Conseil Citoyen de Villeneuve-Loubet. En ce qui concerne la concertation, je trouve que les éléments apportés par RFF sont un peu limités. Par exemple, pour la réunion de ce soir, les derniers verbatim des réunions n'ont pas été publiés. Nous ne savons donc pas où en sont les discussions actuelles.

Ensuite, toujours en termes de concertation, il aurait été intéressant - du moins, c'est mon avis - d'avoir des documents lisibles. Or le schéma des faisceaux, par exemple, reste peu lisible, alors que ceux qui sont affichés à l'entrée le sont un peu plus.

**Laurence GONTARD** - Concernant la mise en ligne des verbatim, nous avons effectivement une bonne semaine de délai avant la mise en ligne. Pour la dernière session du groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes, le verbatim est en ligne. Effectivement, pour le groupe de Sophia, le verbatim n'est pas encore en ligne. Il est en cours de validation et sera mis en ligne d'ici la fin de la semaine. Ce sont des documents d'une soixantaine de pages, qu'on relit attentivement avant la mise en ligne.

**Fabien PASTOUR** - Par contre, les synthèses des groupes de travail et les présentations sont mises en ligne le plus rapidement possible. Le prestataire qui nous fournit les verbatim met une semaine pour nous les communiquer, parce qu'il y a quand même une soixantaine de pages à taper.

**Joseph SEGURA** - Bonsoir, Joseph SEGURA. Je suis Conseiller Municipal à la ville de Saint-Laurent-du-Var. Entre parenthèses, je suis dans l'opposition de la majorité actuelle. Simplement, pour le projet du tunnel qui va sortir à Saint-Laurent, je regrette que le Maire n'ait pas été informé de ce projet.

**Fabien PASTOUR** - Comme cela a été dit par Monsieur LUCA, dans la concertation, nous avons rencontré des élus locaux, donc les maires de manière préférentielle, pas forcément les élus nationaux. J'en suis navré Monsieur LUCA. Nous aurons sans doute d'autres occasions de nous rencontrer, je l'espère.

La zone d'étude préférentielle, c'est-à-dire la bande de kilomètres qui a été présentée, contient environ 42 communes. Nous nous sommes attelés depuis fin juillet à voir les maires. Nous nous sommes attelés à rencontrer tous ces élus pour les voir au moins une fois depuis le début de la concertation et leur présenter les éléments du projet. Suivant les communes, nous avons vu les élus ou des représentants des élus ou des techniciens. Nous avons essayé de voir toutes les communes du département.

**Laurence GONTARD** - C'est le cas de Saint-Laurent-du-Var.

**Michèle MURATOR** - Bonsoir, Michèle MURATOR, Conseillère Municipale d'opposition à Antibes. Non seulement vous n'avez pas rencontré l'ensemble des élus, mais il n'y a même pas eu une information officielle des élus. Le Monsieur là-bas parlait de la majorité, mais l'opposition encore moins. Nous avons un peu l'habitude dans les Alpes-Maritimes. Ce n'est pas la première fois que cela se passe comme ça. En fait, c'est un peu gênant d'entendre un discours aussi clair, comme quoi tout va bien, alors qu'il y a beaucoup à faire sur la concertation avec les élus. Merci.

**Jean-Michel CHERRIER** - Juste un point. L'information et la concertation se sont faites totalement indifféremment et exactement avec le même poids auprès de l'ensemble des élus. Evidemment, nous n'avons pas la capacité de rencontrer l'ensemble du territoire. Monsieur LUCA évoquait le fait que nous n'avons pas rencontré un certain nombre d'élus, comme les députés, c'est vrai. Les fuseaux touchant les maires, nous avons rencontré principalement les maires au départ. Ensuite, dans le cadre du Comité de Pilotage, où nous avons les institutions représentatives et les cofinanceurs qui sont les Départements, les grandes Communautés d'agglomérations et la Région, nous touchons indifféremment l'ensemble des élus qui participent.

Après, au niveau de la communication, nous essayons de faire la communication la plus large possible. Nous avons fait de larges communiqués dans la presse. Je suis obligé de reconnaître que, malheureusement, on ne touche pas toujours tout le monde, pour des tas de raisons. Cependant, nous avons essayé de faire beaucoup d'efforts pour contacter beaucoup de gens. Croyez-moi, c'est totalement indifférent des positions d'ordre politique. Je peux vous l'assurer.



**Richard CAMOU** - Richard CAMOU, Maire de Villeneuve-Loubet. Je vais simplement revenir sur la concertation des élus au sens large du terme. Je crois qu'au niveau de la procédure, cela n'a pas été forcément très clair, surtout au niveau de la façon dont cela a été présenté. Le premier niveau de concertation, il faut quand même avouer qu'il a été très, très général, puisqu'on ne parle de fuseaux que depuis quelque temps. Tant que ce n'est pas précis, effectivement, cela passe par là ou par là.

Au niveau des élus, je ne dis pas qu'il n'y a pas eu de contact. Nous avons reçu des tracts. Nous avons reçu des affiches, etc. Forcément, nous ne pouvions pas ignorer qu'il se passait une concertation. Il faut quand même avouer qu'elle a été enclenchée pendant la période des vacances. Tout le monde sait que c'est une période très favorable pour communiquer. Je parle au niveau de l'organisation. Ensuite, elle s'est enclenchée en septembre. C'est le moment où, personnellement, je pars en vacances, considérant que le gros du travail de la période estivale a été fait. Cela ne facilite donc pas les relations. J'en veux pour preuve le moment où il a fallu organiser une réunion sur la commune de Villeneuve-Loubet. Cela a été très compliqué pour trouver une date, parce que tout le monde est pris. Nous pouvons le comprendre. Ce n'est pas facile à organiser. J'ai décidé d'organiser avec tous les élus, opposition comprise. Elle a été organisée voici quelques heures, puisque c'était à 16 heures. Voilà. C'est une initiative que le Maire a prise, mais qui n'était pas dans la procédure. Je trouve un peu dommage qu'il n'y ait pas eu cette approche-là vis-à-vis des élus, qu'il n'y ait pas eu une approche qui permette d'organiser cela dans la sérénité et dans une meilleure organisation.

Ensuite, je reviens sur une toute petite ligne de la présentation, sur les 10 millions de personnes informées et concernées, je me tourne vers les citoyens de ma commune. Personne ne sait qu'il y a une concertation, parce que nous sommes dans une époque où on foisonne d'informations. Honnêtement, aujourd'hui, les citoyens ne se sentent pas concernés. Ils le seront certainement demain matin ou après-demain, quand la presse va se faire écho de la réunion de ce soir. Ils vont découvrir qu'ils sont totalement concernés. Là aussi, je pense que, dans une concertation, c'est un élément à prendre en compte. Vous avez des gens hyper compétents dans la préparation d'une concertation. Si on pouvait faire en sorte que les gens se sentent motivés sur les 10 millions de personnes, il y en aurait peut-être un peu plus ce soir.

*Applaudissements dans la salle.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Je vous remercie, Monsieur le Maire, de cette intervention. Je ne peux que souscrire à votre demande et à cette démarche. La difficulté pour le maître d'ouvrage est de toucher les gens. Nous avons effectivement réalisé une communication qui essaye d'être à la hauteur du projet. C'est un projet important. Nous sommes dans un mode de financement qui touche à l'argent public. En matière de communication, nous essayons d'être raisonnables, avec une assistance à maîtrise d'ouvrage en communication qui nous indique un peu la marche à suivre. Nous avons fait des coupures presse, mis des panneaux, etc. Nous essayons d'informer largement. Pour autant, vous avez complètement raison. Véritablement, ce qui touche les gens, c'est quand on présente les fuseaux de passage, parce que cela amène une dimension géographique. Ce passage-là, qui est un passage délicat, est programmé depuis longtemps dans le dispositif de concertation. Il est vrai que c'est compliqué de motiver et d'attire l'attention des gens sur le dispositif à l'origine. Il y a souvent un sentiment de mise devant le fait accompli, alors que nous avons essayé - même si nous devons toujours nous améliorer - de communiquer très largement sur le processus et le dispositif de concertation. J'espère, comme Fabien l'a évoqué, que le fait que nous ne sommes pas à la fin d'un cycle nous permettra d'avancer, que la concertation permettra d'avancer sur des choix de fuseaux pour permettre au projet de continuer sur sa lancée et d'affiner les études. Nous avons encore deux ans pour nous rencontrer souvent et pour affiner l'ensemble du dispositif. Nous ferons donc le maximum. A partir des réunions publiques, il y a effectivement une prise de conscience un peu plus importante. Pourtant, nous avons fait aussi une réunion publique de lancement. Je pense qu'il y avait un peu plus de monde

qu'aujourd'hui pour une réunion qui concernait les quatre territoires. Là, aujourd'hui, nous sommes sur un territoire.

**Laurence GONTARD** - Merci. Je vous propose de passer à la deuxième partie sur la présentation des scénarios et des fuseaux de passage soumis à la concertation.

## 2. PRESENTATION DES SCENARIOS ET DES FUSEAUX

### 2.1. LES DIFFERENTS SCENARIOS

**Fabien PASTOUR** - Je vais vous parler des scénarios et des fuseaux de passage. Les scénarios, cela revient à parler de la première phase, c'est-à-dire les grandes fonctionnalités attendues de ce projet-là. Les fuseaux, c'est comment on les projette sur le territoire. Nous parlerons donc des scénarios dans un premier temps, puis des enjeux sur le territoire et les fuseaux.

Comment avons-nous construit les scénarios ? Les scénarios sont les grandes idées sur les fonctionnalités du projet. Tous ces scénarios vont nous permettre d'assurer une desserte à grande vitesse dans les Alpes-Maritimes et toute la région, bien entendu. Le temps de parcours encadrant dont je vous parlais tout à l'heure est le Nice-Paris en quatre heures. Nice-Paris en quatre heures, cela veut dire Nice-Marseille en une heure ou Nice-Toulon en 45 minutes.

Il s'agit aussi de constituer un réseau maillé, pour que la nouvelle infrastructure et l'infrastructure existante puissent se suppléer l'une et l'autre. C'est optimiser aussi l'utilisation des lignes existantes, pour permettre ce bond qualitatif ou quantitatif en termes de desserte TER, favoriser la desserte des centres pour arriver au centre des villes, rechercher le meilleur projet pour l'environnement et optimiser les coûts du projet.

Cela veut dire qu'il y a une nouvelle infrastructure à penser et à concevoir. Cela veut dire aussi que nous devons réfléchir à de nouvelles gares, les positionner dans l'espace et trouver les meilleurs endroits pour les mettre. Il y aura aussi des endroits où la ligne nouvelle va cohabiter avec la ligne classique. Nous allons donc faire des combinaisons de lignes ou des juxtapositions de lignes, comme vous voulez. Cela veut dire que nous allons mettre des voies à côté des voies existantes en plus pour utiliser les emprises ferroviaires existantes quand elles sont disponibles et quand elles sont compatibles avec les objectifs du projet.

Nous avons donc présenté tout un panel de scénarios aux financeurs. Ils ont choisi de mettre à la concertation non pas un scénario, mais quatre. Le Comité de Pilotage du 11 juillet a retenu quatre scénarios contrastés, dans le sens où ils présentent tous des fonctionnalités différentes ou presque, qui permettent soit d'en choisir un des quatre, soit d'en composer un cinquième qui reprennent des éléments du premier, du deuxième, du troisième ou du quatrième. Ce sont donc des scénarios très ouverts sur la base des échanges que nous avons eus durant la première phase de la concertation de septembre-octobre.

Le scénario n°1 est le scénario le plus proche des centres villes. C'est un scénario dans lequel nous avons des éléments constants, avec une particularité qui est le secteur de Marseille. En fait, le secteur de Marseille est identique dans tous les scénarios. Vous avez donc, sur Marseille, l'utilisation d'une gare nouvelle sous Marseille Saint-Charles, donc une gare verticale sous la gare existante. Il y a un tunnel filant qui permet de traverser Marseille sans avoir à aller dans cette gare qui est en cul-de-sac et qui est déjà saturée. Nous gagnerions rien qu'avec cela pas mal de temps sur la traversée de Marseille. Puis, dans le scénario le plus proche des centres villes, il y a un barreau de ligne nouvelle qui permet de rejoindre l'est des Bouches-du-Rhône et Toulon centre. Dans ce scénario, nous avons une gare de Toulon centre souterrain, sous la gare existante ou à proximité, afin de permettre d'absorber le surcroît de trains. Ensuite, vous voyez ici une flèche

verte et orange. Elle signifie qu'entre Toulon centre, donc la nouvelle gare, et la gare de l'Est Var, nous souhaitons faire une combinaison de ligne classique et de ligne nouvelle afin de profiter des emprises ferroviaires disponibles et mettre des voies à côté des voies existantes quand on peut aller à grande vitesse. Dans les secteurs où il faut aller à grande vitesse et que la ligne classique est trop tortueuse, il faut mettre des bouts de ligne nouvelle seule pour garder la constante de la grande vitesse. Dans ce scénario, vous avez l'apparition d'une gare nouvelle à l'Est Var, dans le secteur des Arcs-Draguignan, pour accompagner le fort développement économique qu'il y a dans ce secteur du Var. Ensuite, vous voyez apparaître une grande flèche orange, qui est un secteur de ligne nouvelle entre l'Est Var et la gare de Nice aéroport. Vous voyez que ce barreau de ligne nouvelle intercepte la ligne Cannes-Grasse existante. A l'intersection, nous pensons implanter une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes, que nous appelons pôle d'échanges. C'est un point de rencontre entre le TER, le train à grande vitesse et, nous l'espérons, tous les transports en commun qui voudront bien desservir cette gare. Cette ligne nouvelle est donc complémentaire de la ligne classique. A partir de l'Est Var, nous pouvons avoir des circulations qui utilisent la ligne nouvelle ou la ligne classique afin de rejoindre Nice et desservir toutes les gares. Vous avez la gare nouvelle de Nice aéroport, qui permet la desserte du secteur ouest de Nice. Elle permet de connecter l'aéroport et de l'intégrer dans le gros projet d'aménagement de la plaine du Var, avec la rencontre du train, de l'avion et du tramway dans cette zone-là. Des parcs relais sont imaginés dans ce secteur pour accompagner le développement des transports. Dans ce scénario, on passe par Nice ville en surface. Puis, vous voyez un secteur entre Nice et l'Italie, avec une gare nouvelle Monaco souterrain qui sera une extension de la gare de Monaco, et une combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante pour fiabiliser et augmenter la capacité de ce secteur-là. Cette partie entre l'est de Nice et l'Italie est une constante dans les quatre scénarios. Comme je vous le disais tout à l'heure, nous avons actuellement 40 millions de passagers. A l'horizon 2023, nous allons passer à 80 millions de passagers et 110 millions à l'horizon 2040. Pour arriver à prendre en compte ces 80 millions de passagers, il faut investir 14,2 milliards d'euros pour atteindre le premier palier. Puis, pour atteindre les 110 millions de passagers, il faut rajouter 3,1 milliards au projet. Dans ses 14,2 milliards et ces 3,1 milliards, il y a non seulement des investissements pour la ligne nouvelle, mais aussi tous les aménagements pour le réseau classique. C'est bien un système ferroviaire que nous proposons. Ce n'est pas qu'une ligne à grande vitesse.

Le scénario n°2 est le plus rapide. La différence avec les trois autres est que nous serons en 3 heures 52 à Paris au lieu de 4 heures. Pour arriver à cela, vous avez plus de secteurs de ligne nouvelle. Sur Marseille, comme je vous l'ai dit, cela ne change pas. Par contre, vous avez la ligne nouvelle qui part de l'est des Bouches-du-Rhône et qui va sur Toulon Est, avec une gare nouvelle qui se situerait dans le secteur de la gare de Cuers. Puis, il y a un barreau de ligne nouvelle intégrale qui irait jusqu'à cette gare nouvelle Est Var, toujours avec la possibilité de se connecter au réseau classique. Vous retrouvez la ligne nouvelle qui passe par ce pôle d'échanges et la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes. Nous arrivons sur Nice aéroport. Ensuite, la particularité de ce scénario est qu'en plus de la possibilité de desserte de Nice ville par la ligne classique en surface, nous proposons un tunnel filant sous Nice qui permettrait de rejoindre plus rapidement l'Italie. Il y aurait donc un arrêt à Nice aéroport, puis des trains qui filent vers l'Italie, qui rejoignent Monaco et qui filent vers Vintimille. Toujours dans le même esprit, pour atteindre ces objectifs et permettre à 80 millions de passagers de circuler sur le réseau, il faut investir 13,2 milliards. Pour les 110 millions de passagers pour 2040, il faut rajouter 4,1 milliards.

Le scénario n°3 est le plus économique. Il est plus économique dans le sens où il va s'appuyer le plus possible sur les infrastructures existantes. Sur Marseille, cela ne change pas. Nous avons toujours le secteur de ligne nouvelle pour arriver dans une gare à Toulon Est, dans le secteur de la gare de Cuers. Puis, nous combinons la ligne nouvelle avec la ligne existante dans les secteurs qui le permettent jusqu'à l'Est Var. Nous avons toujours ce tronçon de ligne nouvelle qui passe par la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes et Nice aéroport. De Nice aéroport à Nice ville, nous utilisons la voie existante, qui permet de passer. Puis, nous filons vers l'Italie en passant par

Monaco souterrain. Là encore, il faut investir 12,6 milliards à l'horizon 2023. Pour les 110 millions de passagers à l'horizon 2040, il faut ajouter 3,3 milliards.

Le scénario n°4 est le scénario maillé. Il est maillé dans le sens exploitation ferroviaire. Dans cet esprit, il permet d'avoir le plus possible de connexions entre ligne nouvelle et ligne classique. C'est ce que nous avons figuré par ces carrés bleus avec l'étoile au centre. Dans ce scénario, vous avez un barreau de ligne nouvelle qui part de l'est des Bouches-du-Rhône et qui va rejoindre une gare nouvelle à Toulon Ouest, dans le secteur de La Seyne. Derrière, vous avez une combinaison de ligne nouvelle et de ligne classique, en passant en tunnel au nord de Toulon. Nous rejoignons aussi l'Est Var avec, là aussi, une possibilité d'échange avec le réseau classique. Vous avez toujours cette ligne nouvelle qui va à Ouest Alpes-Maritimes et à Nice aéroport. Dans ce scénario, il y a une particularité. Nous proposons une virgule qui permet de décrocher les trains avant Ouest Alpes-Maritimes, qui descendrait sur Cannes par ce tronçon de ligne nouvelle pour rejoindre l'agglomération de Cannes et la gare de Cannes centre. Après, nous arrivons à Nice aéroport. Nous passons par Nice ville en surface. Nous passons par Monaco, puis nous filons vers l'Italie. Ce scénario-là coûte 14,5 milliards à l'horizon 2023. Puis, pour arriver le système ferroviaire à l'horizon 2040 et permettre d'avoir 110 millions de voyageurs, il faut rajouter 3,3 milliards.

**Laurence GONTARD** - Je passe à présent la parole à Bernard COUVERT pour vous présenter les grands enjeux et les fuseaux de passage.

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

**Bernard COUVERT** - Merci. Bonsoir. Pour traduire sur le territoire les scénarios qui ont été présentés, la première étape du travail a été d'analyser les grands enjeux de chacun des territoires traversés. Ici, nous nous intéressons plus particulièrement aux Alpes-Maritimes.

La première caractéristique de ce secteur est la très forte urbanisation avec non seulement des villes importantes, mais également tout un tissu d'habitat plus ou moins diffus qui est quasiment continu, notamment entre Cannes-Grasse, Antibes, jusqu'à Nice. Nous avons quasiment une continuité d'habitat. C'est donc un élément très important à prendre en compte.

Dans les enjeux qui ont été pris en compte, il y a les enjeux agricoles. Bien évidemment, sur les Alpes-Maritimes, ils sont beaucoup moins importants en termes de surface que dans le département voisin du Var. Néanmoins, il y a quelques pôles agricoles résiduels qui ont une forte valeur, notamment au niveau de la Siagne.

Le troisième enjeu est constitué par les milieux naturels. Nous sommes dans la région de France qui compte le plus de territoires protégés à divers titres, notamment Natura 2000. Dans le secteur que nous devons traverser ici, il y a des espaces naturels qui sont protégés par des espaces naturels sensibles départementaux qui permettent de préserver des poumons verts au sein de cette zone très urbanisée. Liés à ces enjeux de milieux naturels, il y a aussi des enjeux très forts de paysage et de patrimoine, avec des sites emblématiques comme l'Estérel ou la côte entre Nice et l'Italie. Plus généralement, il y a tous les espaces protégés au titre de la Loi Littoral. Il y a aussi d'autres sites dans l'arrière-pays qui font que les contraintes sont très fortes.

Enfin, nous avons tous les aspects liés aux ressources naturelles, notamment les ressources en eau qui sont importantes dans la région. Il y a donc une prise en compte de tous les enjeux de nappe fluviale ou d'aquifères calciques. Il y a aussi des enjeux de risques naturels, qui se sont rappelés assez durement à vous tout récemment. Il s'agit notamment des enjeux de zones inondables sur la Siagne, le Loup, le Var, etc. Nous avons également pris en compte, même si c'est moins discriminant pour savoir si on passe d'un côté ou de l'autre, les risques sismiques. C'est aussi une composante importante sur ce territoire.

Le travail qui a été conduit dans la zone d'étude préférentielle que vous avez délimitée a consisté à rechercher des fuseaux de passage. Un fuseau a un ordre de grandeur d'un kilomètre de large. Cela peut être plus ou moins selon les secteurs. Cela vous donne une indication. Bien évidemment, c'est beaucoup plus large que ce que sera la ligne ultérieurement. C'est un premier élément qui permet d'identifier les grands points de passage à retenir. La particularité sur les Alpes-Maritimes est qu'à partir du Var et sur tout l'est du département, les contraintes sont telles que nous n'avons pas 36 solutions possibles. Nous avons donc identifié un seul fuseau, relativement large d'ailleurs. Nous aurons beaucoup de passages en tunnel. Il faut donc se garder une certaine latitude pour analyser les contraintes techniques, parce que nous sommes sur des choses assez complexes. Ensuite, sur la partie ouest du département, nous avons proposé trois fuseaux, que vous avez ici : fuseau nord, fuseau médian et fuseau sud. Nous allons vous les présenter.

Juste une indication sur ces trois fuseaux au préalable. Sur ce territoire, nous avons essayé de regarder chaque fois où les fuseaux pouvaient passer pour en faire ensuite une analyse et voir éléments de préférence pour l'un ou pour l'autre. Nous avons des enjeux environnementaux, des enjeux agricoles, des enjeux techniques, etc. qui sont prépondérants. Ici, c'est un peu moins le cas parce que, finalement, les grandes contraintes sont plutôt orientées nord-sud. Les vallées, les zones inondables, les zones agricoles, etc. sont orientées nord-sud. Les milieux naturels sont répartis de manière assez diffuse. L'habitat est omniprésent. Un des éléments qui va sans doute nous guider dans le choix du fuseau sera plutôt les emplacements de gares, notamment de la gare Ouest Alpes-Maritimes. En effet, à chaque fuseau est associé un site potentiel de gare. C'est vraiment la réflexion en termes d'aménagement du territoire et en termes d'aménagement urbain liée aux projets de gares qu'il faudra prendre en compte pour orienter les choix.

Nous allons vous présenter les fuseaux à partir d'un outil qui permet d'avoir une visualisation en trois dimensions du territoire. Cela permet de mieux représenter.

Juste une indication. A ce stade, nous en sommes à choisir des fuseaux de passage encore assez larges. Nous n'en sommes pas du tout à travailler sur des tracés. Nous n'avons pas encore d'éléments précis sur ce qui pourrait être en tunnel, en viaduc, en déblais, en remblais, etc. dans le détail. Ceci dit, il est quand même important, pour pouvoir discuter autour de ces fuseaux, de donner déjà les premières indications sur le type d'insertion que nous aurons sur le territoire. Nous avons donc distingué trois types. Ce que vous aurez à chaque fois dans les tons rouges, ce sont les zones où nous affichons clairement un passage en tunnel, comme ici sur le Tanneron. Techniquement, dans ces endroits, nous sommes incapables de passer en surface. Nous avons aussi des secteurs où la densité de l'urbanisation est telle qu'il est inconcevable de passer en surface. Nous affichons donc clairement un passage en souterrain.

Nous ne le voyons pas ici, car nous avons peu de cas sur les Alpes-Maritimes, mais beaucoup plus ailleurs. Néanmoins, en jaune, ce sont les secteurs de passage en surface. *A priori*, le projet, nous l'imaginons en surface, parce que c'est ce qui paraît le plus raisonnable d'un point de vue technique et compatible avec les enjeux du territoire.

Ce que vous avez en orange, dans plusieurs endroits, ce sont des secteurs que nous avons classés en indéterminé à ce stade-là. Il faudra qu'on rentre plus dans le détail des études techniques et des discussions avec les territoires concernés pour préciser les conditions de passage. Indéterminé, cela peut être soit parce que le relief est assez confus et nécessite des alternances de tunnels et de viaducs, soit parce que nous sommes sur des enjeux difficiles pour lesquels il faut travailler plus en détail pour savoir s'il faut absolument recourir à des passages en souterrain ou s'il est possible de rester en surface. Bien évidemment, ces enjeux de passage en souterrain ou en surface vont contribuer au problème du coût du projet. Nous pourrions imaginer passer en tunnel partout, mais ce serait totalement déraisonnable en termes financiers. Il y a également des contraintes techniques à prendre en compte. En effet, faire des tunnels trop longs pose des difficultés de construction et d'exploitation ensuite, parce qu'il y a des normes de sécurité

particulières. Enfin, il y a peut-être un troisième enjeu à garder aussi à l'esprit. Pour tous ceux qui prennent aujourd'hui des lignes à grande vitesse un peu partout, cela contribue énormément à l'image que donne un territoire. En conséquence, si nous étions en souterrain pour toute la traversée des Alpes-Maritimes, l'image du territoire pourrait être négative...

*Brouhaha.*

Dernier élément sur ce que vous avez en bleu, ce sont les sites potentiels de gares. Là aussi, il s'agit pour l'instant d'une localisation indicative. Les gares seront beaucoup plus petites que ce qui est indiqué, bien évidemment. Elles seront, notamment sur l'ouest des Alpes-Maritimes, semi-enterrées ou souterraines. Néanmoins, cela vous permet de voir un peu la localisation, notamment pour les aspects d'aménagement urbain.

Nous parcourons d'abord le fuseau nord, qui passe donc au sud de Grasse. Vous avez, ici, le passage du Tanneron en souterrain. Ensuite, il y a un point délicat sur le franchissement de la Siagne, avec le site d'Auribeau-sur-Siagne. Là, il faudra travailler l'insertion dans le détail. Vous avez un site de gare potentielle situé à Plan-de-Grasse. Vous avez donc Mouans-Sartoux à droite et Grasse à gauche. Si nous nous arrêtons deux secondes, vous avez en rouge la ligne existante.

Deux remarques par rapport à cela. D'une part, cela vous donne un peu l'image de la largeur d'une voie ferrée, puisque la ligne nouvelle aura aussi deux voies et sera donc deux fois plus large que la ligne existante en voie unique. Vous voyez que, par rapport au fuseau, nous ne savons pas encore où elle passera aujourd'hui. C'est ce dont il faudra discuter dans la deuxième phase du projet. La deuxième remarque est que tous les sites de gares du projet sont prévus à cheval sur la ligne existante, de façon à assurer une très forte inter-modalité entre les TER et les trains à grande vitesse.

Ici, vous avez un secteur densément urbanisé, qui sera nécessairement franchi en souterrain. Par contre, vous avez ici des zones qui sont en orange et qui sont des secteurs moins densément urbanisés ou naturels. Un des enjeux des études ultérieures sera d'essayer de voir dans quelles conditions il est possible de passer ou non en surface dans une partie de ces espaces-là. Vous voyez ici que les zones densément urbanisées qui se trouvent être en hauteur....

*Brouhaha.*

**Laurence GONTARD** - S'il vous plaît, nous pourrions revenir sur les fuseaux tout à l'heure lors des temps d'échanges. Je vous demande de laisser Bernard COUVERT terminer la présentation générale. Merci.

*Brouhaha.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Nous reviendrons sans problème sur tous les aspects...

**Un participant** - Si nous pouvons le dire maintenant... Je pense que le Monsieur peut très bien situer sur la photo les villages...

*Brouhaha.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Attendez. Il n'y a pas de problème. Il y a trois fuseaux. Nous parcourons les trois fuseaux. Nous avons un temps d'échange derrière. Nous reprendrons les fuseaux. Il n'y a aucun problème. L'objectif est d'avoir une vue complète pour que tout le monde puisse poser des questions sur les territoires concernés. Nous reviendrons dessus. Il faut simplement laisser passer les trois présentations et nous reviendrons dessus. Sinon, la réunion sera extrêmement morcelée. Nous passons les trois, puis nous revenons ensuite dessus sans souci.

*Brouhaha.*

**Bernard COUVERT** - Nous arrivons dans la vallée du Loup, dans le secteur de Villeneuve-Loubet. Un des points délicats du secteur va être le franchissement du Loup, où le passage en surface est

clairement difficile. Néanmoins, nous n'avons pas les éléments aujourd'hui pour garantir un passage en souterrain, notamment vis-à-vis des problèmes de nappe phréatique et de ressource en eau.

Ensuite, nous entrons dans un secteur où la densité urbaine est telle, sur Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var, que nous serons nécessairement en souterrain tout le long. Vous avez la localisation de la gare de Nice aéroport, qui impose un point d'arrivée au-dessus de la vallée du Var. Il faudra donc regarder les conditions de jonction avec la ligne existante pour pouvoir ensuite franchir le Var en surface.

Ensuite, de Nice aéroport jusqu'à Nice ville, nous avons l'utilisation de la ligne existante, le fait d'avoir deux grandes gares de part et d'autre permettant de maîtriser tous les trains et de pouvoir les mettre les uns derrière les autres. Cela permettra donc de densifier le trafic.

Ensuite, en sortie de Nice, nous entrons dans un secteur au relief très important, où le tunnel va être imposé quasiment tout le long, avec un fuseau relativement large encore en fonction des contraintes techniques et des connexions que nous voudrions avec la ligne existante. Un des enjeux sera de voir si, sur certains sites de la ligne existante, que vous voyez en rouge ici, il sera possible de jumeler les deux infrastructures de façon à assurer les passages de la voie existante vers la voie nouvelle. Ce serait notamment une garantie de fiabilité du système en cas d'incident sur une des voies et permettrait de faire basculer le trafic.

Ici, vous avez des sites très escarpés en arrivant sur Monaco où est prévu une gare souterraine de desserte de Monaco. Nous poursuivons ensuite jusque vers Menton, toujours dans un relief très escarpé avec, là encore, la recherche d'une possibilité de jumelage avec la ligne existante sur quelques points précis.

Enfin, une arrivée sur Menton. Aujourd'hui, nous sommes en discussion avec nos collègues pour voir, de leur côté, l'avancement de leur projet et les conditions de raccordement. Dans ce cadre, soit nous nous rejoignons sur la ligne existante, soit nous nous rejoignons par une ligne nouvelle qui correspondrait au projet italien. Voilà pour ce fuseau nord.

Là, nous sommes sur le fuseau médian. Nous avons, toujours en arrivant du Var, le passage en souterrain de Tanneron et la traversée de la vallée de la Siagne en surface, en viaduc ou en remblais, à étudier fonction des contraintes hydrauliques notamment. Ensuite, vous avez la traversée d'une zone de collines assez marquées et très urbanisée en tunnel. Il y a un site de gare à localiser sur le territoire de Mougins, en fonction des connexions recherchées avec la ligne existante. Vous avez un passage en souterrain à nouveau dans cette bande urbanisée qui va de Cannes jusqu'à Grasse. Vous avez à nouveau ici en orange un secteur naturel très sensible, puisque nous sommes sur le parc départemental de la Valmasque ou de la Brague, je ne sais plus. Il faut voir ici s'il est possible ou pas de passer en surface, sachant qu'il faudra absolument éviter certains secteurs en tunnel. Ce fuseau rejoint ensuite les autres fuseaux dans le secteur de Villeneuve-Loubet avec, là encore, les conditions de passage du Loup à étudier plus finement. Puis, nous rejoignons à nouveau la zone densément urbanisée qu'il faudra franchir nécessairement en tunnel jusqu'à Nice.

Pour le fuseau sud, vous avez toujours une arrivée un peu plus au sud, sous le Tanneron, avec un évitement de Mandelieu. Vous avez le passage de la Siagne en surface, avec une limite sud qui est imposée par les contraintes de l'aéroport notamment. Il y a une partie où on ne peut passer en surface en raison des protections aéroportuaires. Vous avez un site de gare à cheval sur la ligne existante vers Ranguin. Vous avez ensuite un secteur très urbanisé, qu'il faudra franchir en tunnel. Vous avez là Cannes, le Cannet, etc. Puis, comme pour les autres fuseaux, vous avez là aussi un secteur où nous allons essayer de voir les conditions de passage en surface possibles ou pas, avec un jumelage avec l'autoroute éventuellement, à étudier peut-être plus en détail si nous devons travailler sur ce fuseau. Vous avez ensuite un passage dans la zone de Sophia-Antipolis, avec l'évitement des zones densément construites. Par contre, il y a toujours la recherche de

possibilités de passage en surface sur quelques points. Vous avez un passage en tunnel dans toute la zone de Biot, que ce soit la zone urbanisée ou le dôme de Biot pour des problèmes de relief et des enjeux de milieux naturels. C'est en effet un site protégé. Puis, vous avez le franchissement du Loup à nouveau et nous retrouvons cette zone urbaine jusqu'à Nice. A partir de là, nous sommes sur le même fuseau que ceux que nous avons vus tout à l'heure.

Voilà une présentation un peu rapide, peut-être. Néanmoins, nous pouvons revenir dans le détail.

**Laurence GONTARD** - Avant de vous donner la parole pour un long temps d'échange sur les fuseaux, j'aimerais qu'on termine sur cette présentation en vous exposant les résultats des groupes de travail géographiques auxquels ont participé de nombreux acteurs dans le département qui ont étudié les fuseaux. Fabien PASTOUR va vous présenter ce qui est ressorti de ces groupes de travail.

### **2.3. RESULTATS DES GROUPES DE TRAVAIL GEOGRAPHIQUES**

**Fabien PASTOUR** - Comme nous l'avons dit tout à l'heure, il y a eu la partie scénarios et fuseaux. Nous allons à présent parcourir les résultats des deux sessions des groupes de travail pour vous dire ce que les groupes de travail et leurs participants nous ont demandé de remonter comme informations aux instances de concertation et au Comité de Pilotage.

Nous avons présenté des éléments qui ont été entérinés par le Comité Territorial du 20 octobre. Voici ce qu'ont exprimé les gens qui étaient dans le groupe de travail avec nous. Ils ont donc exprimé et réaffirmé la nécessité d'un système ferroviaire performant pour construire une mobilité durable dans la région, surtout dans le département des Alpes-Maritimes. Ils ont également réaffirmé le besoin d'une infrastructure nouvelle à grande vitesse pour les déplacements, vers Marseille et vers Paris et, plus généralement, sur l'arc méditerranéen. Les trois dimensions des déplacements font partie des préoccupations des gens qui étaient avec nous dans les groupes de travail.

Autre élément important, les gens qui étaient dans les groupes ont réaffirmé, et ce dans plusieurs groupes de travail, l'importance de la qualité de la desserte de Cannes. Il y aura une gare à l'entrée des Alpes-Maritimes, mais il y aura aussi une gare de Cannes centre qui reçoit des trains à ce jour et qui continuera à recevoir des trains à grande vitesse à l'avenir. Les gens ont insisté sur la qualité de cette desserte pour que cette ville, qui reçoit 300 jours de congrès et d'évènements par an, puisse avoir une desserte LGV de qualité.

Ils ont aussi insisté sur la création de nouveaux pôles d'échanges, une dans l'ouest des Alpes-Maritimes et une à Nice aéroport, pour offrir l'accès à la grande vitesse au plus grand nombre et désenclaver toutes les zones du territoire.

Voilà pour les éléments qui ont été présentés et entérinés par les Comités Territoriaux. Il y aura un Comité Territorial le 8 décembre, au cours duquel nous présenterons les résultats des deux dernières séances. Les gens ont réaffirmé unanimement la nécessité de la ligne nouvelle à grande vitesse. Ils l'ont déjà dit durant les deux premières séances et ont réaffirmé ce besoin. Ils la veulent également dans les meilleurs délais pour qu'elle s'insère dans l'arc méditerranéen et qu'elle désenclave le département. Il y a aussi eu un besoin clairement exprimé sur la nécessité d'une gare desservant l'ouest des Alpes-Maritimes.

Les gens se sont également exprimés dans les groupes de travail. Ils ont pris la parole et ont dit que le fuseau médian était privilégié. Le plus grand nombre des participants qui se sont positionnés, c'est-à-dire 80 % des gens environ, ont dit que le fuseau médian était selon eux le meilleur des fuseaux.

Il y a eu également dans les autres groupes de travail l'importance de la desserte de Nice, au même titre que Nice aéroport. L'agglomération niçoise est caractérisée par une grande gare, la gare de Nice, qui va être rénovée. Cette desserte de Nice est donc très importante. Par ailleurs,



les gens ont privilégié, à ce stade de la concertation, compte tenu des éléments que nous leur avons présentés, la desserte en surface de Nice, donc le passage en surface dans Nice.

Ils nous ont demandé des éléments particuliers. Ils ont attiré notre attention sur des éléments particuliers et sur l'importance selon eux de l'insertion de ce projet dans tous les schémas de transport, donc l'importance de la cohérence entre nos travaux et les schémas de transport en commun qui peuvent être établis par les différentes communautés d'agglomérations ou syndicats de transport. Ils nous ont demandé de continuer à réfléchir sur l'étude d'accessibilité aux gares. Nous allons créer des pôles d'échanges et de nouvelles gares. Il va bien falloir s'y rendre. Ces gares sont voulues connectées au réseau TER. Une grande partie des gens viendront prendre le TGV en TER ou qui descendront des TGV pour prendre les TER. Il y aura aussi une partie qui viendra en voiture et en moyens de transport autres. Il faudra donc pouvoir les recevoir correctement dans ces gares, qui devront être bien placées et accessibles.

Il y a eu des questions sur la partie passage en surface dans Nice. Le passage en surface dans Nice, dans le projet, il est proposé sur les voies existantes parce que la distance entre les deux gares le permet. Il y a quand même eu dans les groupes un questionnement fort exprimé et, éventuellement, le besoin de mettre des voies en plus dans Nice pour fiabiliser et augmenter la capacité du réseau. Ce sont des études que les gens nous ont demandé de poursuivre.

Comme l'a dit Bernard COUVERT, c'est aussi un projet dans lequel il y aura beaucoup de tunnels. Ces tunnels devront entrer et sortir à certains points. Le positionnement des entrées et sorties de tunnels est extrêmement important et sensible. L'insertion doit être étudiée finement. On nous a donc demandé de continuer nos études sur ce sujet-là pour présenter des éléments dans la phase de concertation qui suivra.

On nous a demandé aussi de savoir comment le système ferroviaire proposé par la LGV PACA prend en compte le fret, comment les circulations peuvent s'articuler entre le réseau nouveau et le réseau existant et comment renforcer la qualité de l'offre fret pour que le transport fret augmente en région PACA.

Enfin, il y a la partie Nice-Italie, sur laquelle on nous a demandé d'approfondir les études. Il y a un fuseau, mais il y a aussi énormément de contraintes dans ce secteur-là. Les gens du groupe Riviera-Paillons et Nice, par exemple, nous ont demandé de réfléchir sur la partie hydrogéologique et géologique pour leur présenter des éléments dans la suite de la concertation et avancer vers la connaissance du territoire.

**Laurence GONTARD** - Nous avons également souhaité donner la parole aux acteurs qui ont participé et qui se sont investis dans ces groupes de travail. Nous allons vous projeter un petit film.

**Fabien PASTOUR** - Rassurez-vous, tous les soirs nous avons quelque chose qui ne marche pas à un moment donné, alors que ça a très bien marché pendant les répétitions.

**Laurence GONTARD** - En attendant que la technique marche, je vous propose de prendre une première série de questions.

Monsieur LUCA.

**Lionnel LUCA** - Merci. A moi le mérite de préciser un certain nombre de choses. Je regarde un peu les tracés qui nous sont proposés. Je ferai une remarque globale. Comme vous l'avez fait remarquer tout à l'heure, le département est sensible entre l'habitat d'un côté, les zones à risques par ailleurs et les zones protégées qui font que c'est toujours compliqué pour les maires et les particuliers d'avoir des projets. Ainsi, un projet de ligne à grande vitesse dans un département comme le nôtre n'est pas mince. Vous l'avez évoqué tout à l'heure - là, je parle avec la casquette Conseil Général, écologie et développement durable - les parcs naturels départementaux sont des espaces protégés par évidence. Sur le tracé médian, la Valmasque et la Brague sont des entités particulièrement importantes. La zone Natura 2000 est également sur cet axe-là, plus sur le secteur de Roquefort-les-Pins et de Villeneuve-Loubet. Je m'interroge donc un peu. Comment

peut-on s'affranchir des règles qu'on impose aux élus, d'une manière générale, et aux particuliers, même s'il s'agit d'un projet d'intérêt général ? Cela m'intéresse de voir comment on contourne les réglementations qui s'imposent à tous en temps normal pour ce projet particulier.

Ma deuxième remarque, en tant qu'élu et Député d'un territoire, je suis en osmose avec ce que dira le Maire de Villeneuve-Loubet tout à l'heure. Comme cela a été dit, je pense qu'il y a des zones à risques et des zones inondables. Je n'imagine pas que vous puissiez faire passer une ligne à grande vitesse en radeau non plus. Vous êtes donc obligés de faire des viaducs. C'est peut-être encore plus compliqué. Je pense en particulier à la vallée du Loup. Au-delà de cela, je m'interroge un peu sur la sortie de Saint-Laurent-du-Var, dont l'espace paraît quand même assez contraint dans le secteur pour rejoindre Nice. Il faudra nous donner des précisions en la matière, parce que ce n'est pas simple.

L'observation que je ferai est de deux ordres. Premièrement, je regarde le passage sur Nice et je m'étonne de voir qu'on utilise la ligne existante. Est-ce cela ? Bien. Une question de quelqu'un qui n'a pas fait l'ENA, qui est un élu qui a bêtement réussi par ses concitoyens : qu'est-ce qui interdit de faire pareil pour tout le reste des Alpes-Maritimes ?

*Applaudissements dans la salle.*

La vérité niçoise serait-elle l'exception azurée ? Sérieusement, j'aimerais que vous me donniez le rapport entre le coût que vous allez engager pour faire des lignes à part et des gares avant de rejoindre la ligne niçoise et de repartir vers l'est par rapport au temps gagné. En clair, si la LGV passe dans les Alpes-Maritimes à vitesse normale sur les lignes existantes, combien de temps cela prend ? Quand vous faites le projet médian, par exemple, combien de temps cela prend et quels sont les coûts respectifs ? Ce sont des questions précises et je voudrais, sinon maintenant, à l'issue de cette réunion des réponses précises. Je pense que c'est très important de bien connaître le temps gagné pour le coût dépensé.

*Applaudissements dans la salle.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Merci pour ces questions. Il n'y a pas d'exception niçoise sur l'utilisation de la ligne classique, parce que nous avons quelques passages où nous pouvons utiliser de tous petits segments de ligne dès lors que nous avons une situation de configuration ferroviaire spécifique, c'est-à-dire une gare entre chaque position.

Aujourd'hui, la possibilité d'augmenter le nombre de TER sur la ligne existante n'est pas possible. La mise en place du strict doublement des liaisons TER, puis du triplement des liaisons TER à l'horizon 2040 n'est pas possible sur la ligne littorale actuelle, qui est proche de la saturation. La mise en place d'une seconde infrastructure permet de libérer les sillons, c'est-à-dire de réaliser ce doublement du trafic du quotidien parce que l'ensemble des trains qui sont aujourd'hui des trains à grande vitesse et qui roulent à la vitesse des TER sera reporté sur une deuxième infrastructure qui permettra d'assurer le passage en nombre et en augmentation des trains nationaux et internationaux, en gros des trains aptes à la grande vitesse. L'ensemble de ce trafic-là qui sera reporté sur la nouvelle infrastructure libèrera des sillons.

Ce qui est compliqué en ferroviaire, ce n'est pas tant le nombre de trains. Quand ils roulent tous à la même vitesse, ce n'est pas un problème. Nous pouvons mettre énormément de trains sur une même ligne quand ils roulent tous à la même vitesse. Par contre, quand ils ne roulent pas tous à même vitesse et qu'ils ne s'arrêtent pas tous aux mêmes gares, c'est-à-dire quand il y a des trains directs, semi-directs et des omnibus, il faut qu'il y ait soit de grandes zones de doublement dynamique (des troisièmes et des quatrièmes voies), soit des gares extrêmement imposantes par le nombre de voies à quai pour que les trains puissent se doubler dans les gares. Quand vous avez plusieurs trains omnibus qui s'arrêtent à chaque gare et qui repartent, etc. les TGV sont ralentis et attendent que le trafic soit dégagé pour pouvoir prendre la quotidienne. Dans ces conditions-là, avec l'hétérogénéité des services, c'est-à-dire des services à grande vitesse et des TER, on ne peut pas faire passer beaucoup plus de trains ou, alors, il faudrait qu'on double sur

place, c'est-à-dire le long de la voie littorale, qu'on fasse des troisièmes et des quatrièmes voies partout sur la totalité du dispositif pour proposer à la fois des services à grande vitesse et des services TER. En conséquence, la raison générale du système impose la mise en place d'une deuxième infrastructure. Ce que vous retrouvez là, vous le retrouvez partout, bien évidemment.

A quelques endroits, nous avons des situations de trafic que nous appelons « en phase de gare ferroviaire terminale », c'est-à-dire qu'à Nice, nous avons une toute petite section de cinq kilomètres entre Nice aéroport et Nice Ville. Nous pourrions envisager - et c'est le cas - de faire un triplement ou un quadruplement de la voie, qui permettrait de faire passer tous ces trafics en restant à une certaine vitesse, mais en créant une gare importante avec six à huit voies à quai à Nice. On met tous les trains et on les fait arriver au même endroit pour les mettre en batterie et, sur cette distance de cinq kilomètres, ils sont à la même vitesse. Or, sur le temps général de parcours, c'est un temps qui n'est pas très important, c'est-à-dire que l'on ne va pas faire gagner beaucoup de temps à faire circuler les trains à 200 km/h sur 5 kilomètres. Le choix a donc été fait de tous les passer à la même vitesse, avec un bloc, c'est-à-dire une signalisation qui permet de les mettre toutes les deux minutes et demie. Nous pouvons donc mettre énormément de trains sur cette section-là. Néanmoins, ce n'est pas reproductible partout. Nous pouvons le faire à plusieurs endroits. Cependant, si on le fait partout, on aurait exactement ce qu'on a aujourd'hui, c'est-à-dire des trains qui mettraient toujours deux heures et demie pour aller de Marseille à Nice. On n'aurait pas l'effet grande vitesse, ni la libération du trafic. C'est assez simple, mais c'est tout l'enjeu du dispositif ferroviaire. Afin de doubler le trafic quotidien et le tripler à terme, il faut avoir une deuxième infrastructure.

Cette deuxième infrastructure, elle a aussi la possibilité de créer une souplesse d'exploitation, c'est-à-dire avoir la possibilité, comme nous faisons des liens dans certaines gares entre la ligne nouvelle et la ligne existante, en cas de panne, d'incident technique ou d'accident humain, de ne pas bloquer tout le système et de faire passer des trains sur l'autre voie. C'est ce que permet une deuxième infrastructure. Si vous l'avez exactement au même endroit, en gros, pour intervenir sur la voie, du point de vue de la sécurité, vous allez être obligés de tout couper, même si les voies sont à côté. On ne peut pas travailler sinon. Le fait d'avoir une voie suffisamment séparée amène de la souplesse d'exploitation.

Pour revenir sur la particularité niçoise, sur les 5 kilomètres, si nous avons une panne, nous avons des systèmes qui seront mis en place pour pouvoir intervenir très rapidement. Comme la distance est très courte et comme les gares sont positionnées de chaque côté, on peut gérer plus facilement.

Voilà quelques éléments d'explication. Je suis prêt à revenir un peu plus précisément sur toutes ces explications, mais l'enjeu est vraiment d'arriver à avoir une deuxième infrastructure pour pouvoir atteindre nos objectifs.

**Bernard COUVERT** - Je vais peut-être compléter sur les autres points qui ont été abordés. Bien évidemment, le projet de LGV doit passer en dossier d'enquête publique et doit respecter toute la réglementation en vigueur, que ce soit sur les milieux naturels, que ce soit en termes de protection contre les nuisances sonores, que ce soit sur les zones inondables, etc. Là-dessus, il n'y a pas d'exception. Il est vrai que nous sommes sur territoire difficile de ce point de vue-là. Nous en sommes conscients. C'est bien tout le travail que nous sommes en train de faire. Nous essayons de surmonter ces difficultés.

En matière de milieux naturels, tous les types de protection n'appellent pas les mêmes contraintes. Il y a toute une gamme très vaste de protections depuis le parc national ou la réserve naturelle, qui bloque pratiquement tout et n'autorise aucun aménagement, jusqu'à d'autres types de protections. Quand on parle de Natura 2000, c'est une disposition mise en place au niveau européen d'identification de secteurs très sensibles vis-à-vis de telle ou telle espèce. En général, les espèces sont citées. Rien ne dit qu'on ne peut faire un aménagement dans un site Natura 2000. Il faut simplement étudier très finement les incidences, vérifier l'absence d'effet dommageable sur

les espèces protégées et ciblées par la directive Natura 2000 ou bien, le cas échéant, proposer des mesures d'évitement, de correction, de compensation, etc. Les zones Natura 2000 sont donc quelque chose de complexe. Par contre, il n'est pas impossible de faire des aménagements. Cela suppose derrière des études écologiques très fines pour bien mesurer les risques pris et prendre toutes les dispositions nécessaires.

De la même manière, les zones inondables représentent un enjeu très fort. C'est aussi un enjeu que nous savons prendre en compte aujourd'hui. Vous avez des lignes LGV qui traversent le Rhône, la Durance, le Gardon, etc. et qui ont vécu des crues majeures comme celles du Gardon en 2002 ou du Rhône en 2003. Ce n'est pas là qu'est le problème. Nous savons faire.

Dans les différents enjeux que nous allons avoir sur le territoire, je pense que, dans les discussions que nous aurons tous ensemble, il faudra bien prendre en compte les incidences que nous ne serons pas capables de réduire. De ce point de vue, les zones inondables sont quelque chose d'important mais, techniquement, nous savons maîtriser aujourd'hui et nous savons faire ce qu'il faut pour ne pas aggraver les choses pour les riverains voire, dans certains cas, profiter des travaux pour améliorer certaines choses. Il y a d'autres types d'incidences, comme les incidences paysagères, les nuisances sonores, etc. qui pourraient toucher les gens de manière pérenne. C'est davantage là-dessus qu'il faudra discuter ensemble. En tout cas, cela fait partie des difficultés que nous avons sur le territoire. Nous les prenons en compte. Nous ne sommes pas du tout dans une logique de minimisation de ces difficultés. Au contraire, nous les mettons sur la table. Nous savons qu'il faut les traiter. Dans les chiffrages que nous annonçons, nous avons déjà pris en compte et provisionné ces difficultés-là. Cela fait partie du travail.

**Fabien PASTOUR** - Le dernier point que vous avez évoqué, Monsieur LUCA, est le passage de Saint-Laurent-du-Var. Dans la réflexion de la LGV PACA, l'insertion de cette ligne dans le littoral et l'arrivée sur le Var pour rejoindre Nice sont un point délicat, parce que nous sommes dans une zone extrêmement urbanisée qu'il faut, à un moment donné, passer en surface. A un moment donné, il faut passer en surface sur le Var parce que, sous le Var, c'est juste passer à 100 mètres de profondeur en tunnel. Cela a des conséquences telles sur le tracé que ce n'est pas possible à imaginer. Il faut donc passer le Var en surface. C'est une contrainte technique majeure du projet.

Ce point-là, nous l'étudions depuis plusieurs années maintenant. Lorsque nous avons fait notre premier tour de rencontre avec les élus locaux, nous avons rencontré différents élus et, sur Saint-Laurent-du-Var, nous avons commencé à travailler avec eux pour investiguer les projets qu'ils ont dans toutes les zones le long de la voie existante. Nous avons également commencé à évoquer avec eux ce que cela pourrait représenter chez eux, sur leur territoire, cette nouvelle infrastructure et comment elle devrait s'intégrer. Nous faisons en sorte de voir comment notre projet et les leurs peuvent cohabiter ensemble. C'est un travail technique que nous avons amorcé avec leurs techniciens pour essayer d'avancer sur le sujet. La demande qui nous a été formulée est de trouver la sortie la plus à l'est possible, donc la plus près du Var possible. C'est un point sur lequel nous travaillons. La Commune de Saint-Laurent-du-Var fait partie des acteurs du groupe de travail Sophia-Antipolis. Nous travaillons avec eux. Nous serons amenés à les rencontrer et à les revoir pour comprendre avec eux tous les enjeux de cette zone-là et trouver la solution qui permette de prendre en compte les problématiques urbaines et la technique ferroviaire.

**Une participante** - Plusieurs questions.

D'abord, une remarque par rapport à ce que vous disiez sur les TER et les TGV. Les TER s'arrêtent en gare d'Antibes, entre autres, et on laisse passer les TGV. Il n'y a donc pas de TER qui retardent les TGV. C'est le TGV qui retarde les TER. Globalement, l'urgence est la troisième voie Cannes-Nice, dont nous avons besoin pour aller travailler et permettre, sans doute aussi, de passer à grande vitesse. Nous avons une troisième voie et nous voyons mal comment elle avance. Pour le moment, il y a Antibes et Cagnes-sur-Mer.

Antibes est quand même la deuxième ville du département. Comment desservez-vous Antibes ? Il y a un barreau qui rejoint Cannes. Or il n'y a rien qui rejoint Antibes. Ainsi, pour rejoindre Antibes, il faudra s'arrêter à Mouans-Sartoux, pour prendre le scénario le plus optimiste, puis rejoindre Cannes avec le barreau dont vous avez parlé et, de là, reprendre Cannes-Antibes. Pour la deuxième ville du département, c'est quand même un peu dommage.

Autre point un peu gênant dans votre discours. Quand vous dites qu'il faut faire une autre infrastructure, parce que c'est mieux. Non, ce n'est pas parce que partout où on a fait une autre infrastructure que, là, dans ce projet, on doit partir directement sur une autre infrastructure. Je rejoins ce qui a été dit tout à l'heure : quelles études ont été faites par rapport à l'aménagement de la ligne existante ? On n'en parle nulle part. Présentez-nous un état comparatif, où vous nous indiquez l'aménagement de la ligne existante, les problèmes que cela pose, etc. Puis, on compare les deux projets et on regarde.

Effectivement, nous sommes dans une région qui est très urbanisée. Il reste très peu de zones vertes et nous nous battons pour les protéger.

*Applaudissements dans la salle.*

**Fabien PASTOUR** - Je vais vous répondre.

Sur la desserte d'Antibes, à ce jour, suivant les gares où vous vous trouvez sur le tracé, c'est soit le TER, soit le TGV qui s'arrête pour laisser passer un train ou l'autre. Cela dépend des gares et des zones sur la ligne classique. Ce sont des mesures d'exploitation qui ont été décidées pour que les trains puissent respecter leurs horaires. Cela dépend des gares. Ce n'est pas forcément le TER qui s'arrête, comme ce n'est pas forcément le TGV. Cela dépend.

La desserte d'Antibes. Antibes est une ville importante du département. Il n'y a aucun doute là-dessus. C'est pour cela que, comme vous l'avez vu dans les schémas de desserte et dans les scénarios, il y a la prise en compte de la difficulté de faire passer des trains sur la ligne classique. Ce n'est pas parce qu'il y a une desserte à grande vitesse via la ligne nouvelle qu'il n'y a plus de train à grande vitesse sur la ligne classique. Il y en aura toujours quelques-uns qui permettront d'avoir une desserte de Cannes, Antibes, Nice, etc. par la ligne classique. Il y aura toujours quelques TGV qui permettront de le faire, parce qu'il y a une clientèle pour ce type de trains. La virgule dont vous parliez et qui permet d'accéder à Cannes, elle est située dans une zone où elle peut être insérée. Elle permettrait d'avoir deux secteurs géographiques complétés par cette virgule. Elle est bien placée sur le plan ferroviaire. Elle crée un barreau au bon endroit dans le secteur. Il n'empêche que cette virgule a la volonté d'améliorer les connexions entre les deux voies, donc la voie nouvelle et la voie classique, pour permettre plus de desserte sur la ligne classique. Donc, des trains qui passeraient par la ligne nouvelle passeraient également par cette virgule pour arriver à Cannes et continuer sur Antibes, jusqu'à Nice. C'est une des possibilités offertes par le système ferroviaire que nous vous proposons. C'est un des choix qui est sur la table et une des propositions. Cela fait partie des éléments que nous pouvons étudier ensemble.

Vous nous avez demandé ce qui était étudié sur le réseau classique. Qu'est-ce qui a été étudié sur le réseau classique ? Dans les investissements ferroviaires, nous avons obligation, nous, RFF, de comparer la situation future projetée avec la nouvelle infrastructure avec tout ce qu'il faudrait faire sur le réseau classique et existant pour arriver aux mêmes objectifs de desserte. En gros, nous, RFF, nous sommes en train d'étudier ce que nous appelons le scénario zéro. Le scénario zéro, c'est toutes les améliorations à faire sur la ligne classique, toutes les voies à rajouter, tous les éléments de signalisation à modifier, etc. pour permettre le même nombre de circulations. Cependant, attention, les objectifs de vitesse ne sont plus du tout les mêmes et les objectifs de temps ne sont plus du tout les mêmes. Ce n'est pas parce qu'on crée des capacités de circulation sur la ligne classique que l'on permet d'augmenter la vitesse. La vitesse d'une ligne est déterminée par un élément simple : son tracé. Les rayons de courbure des voies déterminent la vitesse à laquelle on peut passer sur la ligne. En conséquence, rajouter des voies à côté des voies

existantes sur la ligne classique côtière ne permettra pas d'augmenter la vitesse. Donc, nous sommes en train de chiffrer le scénario zéro et de voir ce que cela donne en termes de temps de trajet. Nous sommes en train de l'évaluer pour voir s'il est pertinent de faire ce projet-là. C'est une obligation légale dans le système de fonctionnement de RFF. Ces éléments-là seront donc produits et nous pourrons les mettre sur la table durant la suite de la concertation pour qu'ils soient connus de tous. Voilà.

Il y avait encore un point sur la troisième voie. La troisième est un projet en cours. Il y a actuellement des travaux un peu partout. D'ailleurs, pour venir au Fort Carré aujourd'hui, les liaisons étaient un peu perturbées. Certains tunnels étaient à sens unique. Vous avez dû vous en rendre compte. Il y a des travaux qui sont en cours en gare de Villeneuve et de Biot. Ces éléments avancent. La première étape de la troisième voie est donc en cours. Ce projet permettra un saut qualitatif à l'horizon de janvier 2014 sur la desserte TER. Cependant, une troisième voie, qu'elle soit entre Cannes et Antibes ou Cannes, Antibes et Nice, ne permettra pas d'atteindre les objectifs de desserte, que ce soient ceux de 2023 ou ceux de 2040. La troisième voie permettra d'augmenter les circulations et de les fiabiliser, mais elle ne permettra pas d'atteindre les objectifs. Donc, à elle seule, elle ne pourra pas répondre aux problèmes. Il faut donc penser à des choses en plus, que cela soit de l'aménagement du réseau classique si on est dans la configuration du scénario zéro ou le système ferroviaire de LGV PACA, c'est-à-dire cette nouvelle infrastructure qui complètera l'infrastructure existante et qui permettra un saut qualitatif important et en une seule fois à l'horizon 2023.

**Jean-Michel CHERRIER** - Juste une petite précision sur les infrastructures que nous faisons. Il n'y a pas d'obligation de nouvelle infrastructure systématiquement. Il y a une particularité dans la région PACA. Vu l'importance de la région, c'est quand même la région qui n'a qu'une seule voie ferrée, c'est-à-dire qu'on n'a pas d'autre possibilité. Dans toutes les autres régions, on a plusieurs possibilités de chemin pour relayer des grandes agglomérations. Ce n'est pas une nécessité absolue, mais cela le devient si on veut augmenter les trafics comme nous l'avons expliqué tout à l'heure.

**Cyril BEAUMONT** - Cyril BEAUMONT, président de l'association ADHEC. J'aurai deux questions un peu techniques. La première est de savoir la longueur maximale de tunnels qu'il est possible de réaliser.

La deuxième, je ne m'interroge pas du tout sur la nécessité d'une ligne à grande vitesse. Je pense que tout le monde peut l'apprécier. Néanmoins, j'entends votre argumentaire depuis le début de cette réunion. Il est basé sur le fait qu'à l'horizon 2040, un doublement, voire un triplement du nombre de voyageurs est envisagé. Je voudrais savoir si ce chiffre est un objectif que RFF s'est donné et propose aujourd'hui un projet en conséquence ou s'il correspond à un besoin concernant la population environnante et ses habitudes de déplacement.

**Jean-Michel CHERRIER** - Nous n'avons pas la nécessité d'aligner les chiffres pour essayer de caler une infrastructure, mais bien l'inverse. Nous sommes dans une situation de prise en compte du développement durable du transport. Nous sommes dans une situation de thrombose de la circulation routière. Vous êtes particulièrement touchés par ces problèmes de circulation dans la région. Nous sommes aussi face à une augmentation générale de la population sur le territoire, avec 80 % de la population sur 20 % de la bande littorale. Les besoins liés au transport vont augmenter au fil du temps. Nous partons donc sur l'ensemble des données de trafic qui font partie des études sur le voyageur potentiel et l'augmentation des maillages. C'est à partir de ces données-là que nous établissons les besoins de transport qui seront nécessaires et le nombre de trains à mettre en place. Nous ne sommes pas du tout dans une vision consistant à essayer de remplir. Cela n'aurait pas de sens car RFF, dans ses statuts, doit réaliser des investissements pour avoir la capacité de faire rouler des trains sur les infrastructures. RFF perçoit un péage au niveau des trains qui passent. Il serait donc illogique d'envisager une infrastructure sur laquelle RFF serait automatiquement déficitaire. Ce n'est pas du tout le principe. L'objectif est de calculer le

nombre de trains qui seront nécessaires sur une infrastructure pour une population donnée, de manière à ce que les transports puissent être efficaces. Voilà. Ces chiffres de trafic sont disponibles sur le site dans le cadre des études complémentaires. Je vous invite à les regarder. Nous pouvons les regarder ensemble plus précisément si vous voulez des précisions.

Sur la longueur des tunnels, je crois qu'il n'y a pas de limite particulière. Il faut respecter les normes de sécurité. Nous avons deux grandes possibilités de tunnels, soit en monotube avec un seul tube, soit en bitube avec deux tubes. Ces tunnels n'ont pas tout à fait les mêmes règles générales à observer. Les tunnels en monotube ont besoin d'avoir des galeries de sécurisation et de mise à l'air tous les kilomètres. Les tunnels en bitube n'ont pas cette contrainte-là. Par contre, ils ont des contraintes de zones de sécurité à respecter à l'intérieur. Il y a des tunnels longs, comme le tunnel sous la Manche. Nous pouvons effectivement faire des tunnels assez longs. Pour autant, les zones que nous avons... Tout à l'heure, j'ai noté un sourire sur les arguments qui ont été développés. Cependant, concevoir des sections totalement en tunnel, cela reste quand même des situations délicates.

Par ailleurs, les tunnels sont utilisés par rapport au profil en long, c'est-à-dire les besoins d'infrastructures. Nous les faisons quand c'est absolument nécessaire. Il y a quand même un coût d'infrastructure qui n'est pas tout à fait le même entre un tunnel et une ligne en surface. Nous avons un rapport de un à cinq en gros. Une ligne en surface, globalement, c'est quelque chose qui évolue entre 15 et 20 millions d'euros par kilomètre en moyenne. Pour un tunnel, nous sommes peut-être à 100 millions d'euros. Sur 240 kilomètres, nous recherchons les situations où nous pourrions envisager une infrastructure en surface.

**Bernard COUVERT** - Juste une petite précision, si tu le permets. Un autre enjeu, que nous n'avons pas encore évoqué et qui est particulièrement net dans les Alpes-Maritimes, c'est la gestion des déblais. Quand on fait des tunnels, vous avez des volumes importants de matériaux. Il va bien falloir trouver ensuite des endroits où les mettre.

*Brouhaha.*

**Bernard COUVERT** - Vous savez aussi bien que moi que nous sommes dans une région où ce sera difficile à résoudre. Il convient aussi de ne pas chercher à multiplier excessivement ces déblais.

**Georges BETRANCOURT** - Je suis un simple citoyen. Les projets sont, *grosso modo*, évalués à 3 milliards d'euros pour les Alpes-Maritimes. Quelle est la répartition des financements connue à ce jour ?

**Jean-Michel CHERRIER** - Il n'y a pas de répartition de financement figée et connue à ce jour. La répartition aujourd'hui a été faite au niveau des études. Il y a une convention d'étude qui a été fixée. La répartition des financements est un travail qui est réalisé par une mission financement, mise en place par le gouvernement en juin 2009, en même temps que la décision des métropoles du sud. Elle est dirigée par deux personnes : Yves COUSQUER, qui a réalisé le dossier de secrétariat permanent, et Francis IDRAC, qui est ancien Préfet et adjoint général des finances. Ces deux personnes ont pour mission de regarder les différentes conditions de financement du projet. Une première partie de leur travail a été présentée au Comité de Pilotage du 17 janvier. Ce travail et leur présentation sont disponibles sur le site Internet. Vous pouvez les voir. Il est probable que cette mission financement présentera l'avancement de ses travaux lors d'un prochain Comité de Pilotage. Aujourd'hui, dans le cadre même du projet, au moment où nous sommes encore dans la définition du projet et dans un certain nombre d'évaluations, le financement même du projet ne sera pas connu ou approché au moment du démarrage de l'enquête d'utilité publique. En gros, la mission financement devrait pouvoir proposer au gouvernement des cadrages généraux sur le financement du projet au moment où sera lancée l'enquête d'utilité publique, en gros d'ici deux ans. Il y a beaucoup de choses qui évoluent par rapport à cela, comme vous le savez très bien. Clairement, aujourd'hui, c'est un gros travail de savoir comment la répartition va se faire.

**Laurence GONTARD** - Monsieur CAMOU souhaitait intervenir.

**Richard CAMOU** - J'ai deux réflexions et une prise de position.

La première réflexion porte sur la synthèse que vous avez présentée des groupes de travail. Je suis quand même très étonné de voir que vous arrivez à faire dire aux autres ce que vous ne dites pas vous-mêmes, en particulier vous arrivez à faire dire aux groupes de travail qu'ils ont choisi le fuseau médian. Vous avez certainement réuni, grâce à l'information que vous avez diffusée, tous les sachants de ce département. Je trouve cela assez curieux et assez étonnant. J'aurais plutôt préféré que ce soit une prise de position des acteurs, c'est-à-dire de vous-mêmes, plutôt que de faire dire aux groupes de travail que c'est plutôt ce fuseau-là qui va être choisi. C'est une première réflexion. Vous ne pouvez pas m'empêcher de m'étonner de la méthode qui a été employée pour faire dire un certain nombre de choses.

*Applaudissements dans la salle.*

Je ne disais pas ça pour ça. Le deuxième point est sur la troisième voie. Vous savez, quand nous avons eu la concertation sur la troisième voie, le slogan de Villeneuve-Loubet à l'époque était : « Enterrons les nuisances ». J'avais d'ailleurs diffusé ce slogan sur des affiches de 12 m<sup>2</sup>. Vous aviez tenu alors des propos un peu similaires à ceux d'aujourd'hui. La troisième voie était le remède miracle qui partait de Cannes pour aller jusqu'à Nice. Or on nous annonce aujourd'hui que si on la fait d'Antibes à Cagnes, on aura fait un grand pas. Je me souviens même qu'à l'époque, je posais la question de savoir quand nous pourrions avoir un train tous les quarts d'heure en gare de Villeneuve-Loubet. On m'avait répondu que ce serait le cas une fois que nous aurions la liaison d'Antibes jusqu'à Nice. Étonnamment, je constate aujourd'hui que la troisième voie semble s'arrêter entre Antibes et Cagnes-sur-Mer. Bizarrement, on me dit de ne pas m'inquiéter et que j'aurai un train tous les quarts d'heure, même dans cette situation, en gare de Villeneuve-Loubet. Comme les choses évoluent dans le temps ! Comme il est bizarre de constater que ce qui était une préoccupation et une vraie interrogation à l'époque... On disait à l'époque, quand on parlait de la troisième voie, qu'il fallait aborder la LGV en même temps que la troisième voie pour avoir un projet global. On s'aperçoit aujourd'hui que, la priorité revenant à la LGV, la troisième voie semble être une moins grande priorité. Peut-être pourrez-vous répondre à la question de Monsieur le Député : est-ce qu'on ne peut pas lier directement à partir de Cannes, en utilisant la troisième voie en vitesse normale, la LGV ?

Sur ma prise de position, je vais parler d'une commune que je connais un peu mieux qui est celle qui m'a été confiée : Villeneuve-Loubet. Je suis étonné de voir que certaines zones de la commune sont classées en « indéterminé ». Je me demande - et je verse cela au dossier - si on a pris acte de tout ce qui existe ? A-t-on pris connaissance du Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis ? A-t-on pris connaissance du Plan Local d'Urbanisme ? A-t-on pris connaissance de tous les plans de prévention ? Pourquoi ? Je vois par exemple le site de la Vanade. C'est une zone à enjeux qui a été classée, dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement, comme une zone d'extension de Sophia-Antipolis. Elle est en « indéterminé ». On voit difficilement comment on va pouvoir, demain, développer des sites avec une LGV qui passerait en plein milieu. Ensuite, si on regarde le PLU et le SCOT de la Communauté d'Agglomération, on voit un lycée positionné sur ce même site. Il y a un emplacement réservé de quatre hectares au lycée. Prenez les plans. Allez les vérifier. Comment peut-on imaginer que l'on puisse passer au-dessus ou à côté d'un lycée avec la LGV ?

Deuxième élément, au niveau du village lui-même. Les trois fuseaux, qu'ils soient nord, sud ou médian, passent sur la commune de Villeneuve-Loubet en zone indéterminée, c'est-à-dire la zone qui jouxte la rivière du Loup. Il se trouve, quand on regarde les plans qui ont été survolés à vitesse LGV réduite, on voit qu'en limite des zones urbanisées, on est en souterrain. Or, juste avant, on est en « indéterminé ». Comment on rentre ? Je vois le Loup et, 100 mètres après, je vois des maisons. Je passe au-dessus du Loup et, comme je suis en zone inondable, je suis obligé d'être en viaduc, puisque que je n'ai pas le droit de mettre un obstacle au sol. Vous ne pouvez pas sous



soustraire à cette obligation. Vous êtes donc obligés d'être en viaduc. Comment, en 100 mètres, je peux avoir un viaduc et plonger immédiatement sous l'habitat pour pouvoir continuer ensuite sur Cagnes-sur-Mer ? Je peux vous dire de manière très claire aujourd'hui que, soit il y a eu un manque d'études... Je peux le comprendre. Nous sommes dans une phase où vous n'avez pas encore tout étudié. Vous n'avez pas eu accès à tous les documents, etc. Je veux bien l'admettre. Ou, alors, on essaye de nous faire croire qu'on va peut-être passer en souterrain en ayant en tête l'idée de passer en aérien. Moi, je peux vous dire que la commune de Villeneuve-Loubet, vous ne la passerez qu'en souterrain. Dans tous les autres cas, vous aurez à faire avec nous.

*Applaudissements dans la salle.*

**Laurence GONTARD** - Je laisse Monsieur CHERRIER répondre sur le point concernant la synthèse des groupes de travail géographiques.

**Jean-Michel CHERRIER** - Sur la synthèse des groupes de travail, j'entends bien. Pour autant, le dispositif était extrêmement clair. Tout citoyen, tout membre d'association, etc. pouvait s'inscrire sans discrimination, sans choix aucun de RFF, pour participer aux groupes de travail. Il n'y avait donc pas dans ces groupes de travail un public choisi ou déterminé par RFF en aucune manière. Les groupes de travail ont été constitués par toutes les personnes qui se sont inscrites pour y participer. Chacun des groupes de travail, sur l'ensemble des sujets débattus, s'est exprimé librement dans le cadre de comptes-rendus comme ce soir. Tout ce qui a été dit a été transcrit. Ces documents sont disponibles, avec un certain retard, de quelques jours, sur le site. Tous y sont. Vous pourrez vérifier ainsi que la totalité des discours tenus par tous les acteurs dans tous les groupes géographiques sont totalement transparents. Vous pourrez vérifier qu'à aucun moment, la parole des acteurs a pu être détournée ou interprétée par RFF. Si les verbatim démontraient que la synthèse qui est faite ici par RFF ne reprend pas exactement ce qui a été dit par les groupes de travail, je m'en excuserai personnellement. Néanmoins, ce n'est pas le cas. Le travail qui a été fait par mon équipe respecte scrupuleusement le travail qui a été fait par les acteurs sur les territoires. Il se peut que ce qui a été dit dans les groupes de travail ne correspond pas à des volontés ici et là. C'est normal et cela fait partie de la concertation. Cela étant, c'est vraiment un dispositif qui a permis de présenter les différents éléments. Nous n'avons pas du tout d'idée ou quoi que ce soit d'autre sur les éléments de conclusion ou les éléments de choix.

**Richard CAMOU** - Vous ne pouvez pas dire cela. Ce n'est pas possible. Vous présentez trois fuseaux et vous ne pouvez pas dire que ce sont les groupes de travail qui choisissent les fuseaux. Ce n'est pas possible.

**Jean-Michel CHERRIER** - Je n'ai pas dit cela. Attendez, je n'ai pas parlé...

**Richard CAMOU** - Nous verrons ce qui sera dit au Comité de Pilotage.

**Jean-Michel CHERRIER** - C'est autre chose. Nous sommes dans une logique de concertation. Cette logique de concertation consiste à demander aux territoires de prendre en compte et de s'exprimer sur un certain nombre de solutions. Ces éléments sont remis dans le cadre d'un Comité Territorial. Nous faisons la synthèse de l'ensemble des positions qui sont prises dans les groupes de travail, y compris les positions qui ne souhaitent pas telle ou telle chose. Cela fait partie du dispositif de concertation et nous notons l'ensemble des positionnements des acteurs. Lorsque certains consensus se dégagent dans les groupes de travail, nous ne cherchons pas à voir s'ils sont dans une logique que nous souhaitons. Cela fait partie des consensus qui se dégagent. Nous les répertorions. Nous les notons et nous les retranscrivons au Comité Territorial. L'ensemble des Comités Territoriaux ont à travailler et à faire la synthèse de qu'ils considèrent à retenir ou à ne pas retenir des différents groupes de travail. Ils la proposent ensuite au Comité de Pilotage. Ce dispositif a été présenté et validé par le Comité de Pilotage. Nous le respectons scrupuleusement sans rien détourner des propos des acteurs qui sont sur le territoire.

Sur les éléments de prise en compte des contraintes techniques, tout ce que vous avez évoqué fait partie des éléments qui sont dans les dossiers. Cela fait partie des discussions. Dans

beaucoup d'endroits, il y a des zones où on se pose des questions sur la capacité que nous avons de mettre une infrastructure en surface ou en tunnel. La concertation et les réunions que nous avons sur les territoires permettent de nous faire avancer sur la connaissance des zones. C'est le choix qui a été fait dans la concertation. Le choix de la concertation a été de créer un certain nombre de zones sur le territoire suffisamment peu importantes pour permettre justement d'avoir, au-delà de nos études, la connaissance du territoire avec les acteurs qui viennent pour nous demander ce qui a été pris en compte, comment nous avons fait au niveau technique, si nous avons oublié des éléments, etc. C'est le dispositif de la concertation. Nous ne prétendons pas imposer quoi que ce soit. Nous présentons un ensemble de solutions techniques et, à partir de là, nous discutons sur le territoire de comment les choses peuvent se faire. Ces discussions-là sont remontées au Comité Territorial. Voilà. C'est juste la prise en compte de cette connaissance-là.

Je laisse Bernard intervenir à présent.

**Bernard COUVERT** - Juste une précision importante pour lever toute ambiguïté, notamment sur l'analyse que vous avez faite du passage du Loup pour se retrouver en tunnel dans la partie urbaine. Ce que nous avons annoncé en tunnel et en souterrain, c'est vraiment du tunnel, c'est-à-dire qu'on creuse en-dessous de façon à avoir le minimum d'impact en surface. Il y a toujours quelques sondages, etc. mais il n'y pas d'impact en surface normalement. Pour pouvoir faire cela, il faut une couverture suffisante. Par contre, il y a un certain nombre d'autres endroits où la technique qui pourrait être envisagée est celle de la tranchée couverte, c'est-à-dire qu'on n'est pas assez profond pour pouvoir faire passer un tunnelier ou des machines qui creusent des tunnels. Nous sommes obligés à partir de la surface, donc avec des incidences en surface, avant de refermer après. Typiquement, sur des secteurs comme la vallée du Loup, nous ne sommes pas assez avancés dans les études aujourd'hui pour garantir que nous pourrions être tout le long en tunnelier. Il est possible qu'on soit dans des secteurs où il sera nécessaire, pour pouvoir atteindre le tunnel qui passera sous les zones urbanisées, parce qu'on ne pourra pas intervenir en surface... Par contre, la liaison entre les parties qui pourront être en surface et les tunnels, nous n'excluons pas aujourd'hui qu'il puisse y avoir des interventions en surface. C'est pour cela que nous l'avons mis en indéterminé, mais cela fait partie des points à travailler. Nous sommes à un stade aujourd'hui où nous n'avons pas encore de profil en long ou de choses suffisamment précises pour avoir toutes les réponses. Cela étant, la notion d'indéterminé ne veut pas dire qu'on va être en surface. Ce n'est pas du tout cela. Clairement, on ne sait pas encore où seront les limites des tunnels aujourd'hui.

**Richard CAMOU** - La question ne se pose pas en ces termes-là ou de savoir si c'est possible ou non. Cela doit passer en souterrain, point. C'est ce qui doit être traité. Vous n'allez pas nous faire avaler que c'est plus facile de faire ceci ou de faire cela. Quand la Communauté d'Agglomération vous a posé la question de savoir s'il était possible de passer sous le Loup, vous avez répondu oui. Vous passez sous le Loup et l'affaire est réglée. C'est tout.

*Applaudissements dans la salle.*

**Laurence GONTARD** - Monsieur CAMOU, nous avons noté votre position lors de la réunion à la CASA. Nous remonterons cela au Comité Territorial. Je passe maintenant la parole à Madame GOURMANEL.

**Brigitte GOURMANEL** - Je veux simplement rassurer Monsieur CAMOU. Lors de la réunion qui s'est tenue à Cagnes-sur-Mer avec Monsieur CHERRIER et Monsieur NEGRE, Monsieur NEGRE était justement très inquiet au sujet des entrées et des sorties de tunnels, parce qu'il savait que sa commune serait traversée en tunnel. Par contre, il y a également des nuisances qui peuvent être provoquées par des entrées et des sorties de tunnels. La sortie est à Saint-Laurent. Les Cagnois sont donc épargnés. Tout va bien. Par contre, l'entrée de la traversée du Loup est l'énorme problème. C'est un secteur où les loups ont trouvé le moyen de s'installer. C'est donc un secteur sensible. Monsieur le Maire de Cagnes a pu avoir l'assurance que ce secteur serait traversé en tunnel. Il n'y aurait donc ni entrée, ni sortie de tunnel sur le territoire de Cagnes. Donc, pour qu'il

n'y ait pas d'entrée de tunnel à Cagnes-sur-Mer, il faut traverser le Loup en tunnel. N'est-ce pas Monsieur CHERRIER ? C'est bien ce qui a été déclaré lors de cette réunion ?

*Applaudissements dans la salle.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Il n'y a rien qui ait été déclaré lors de cette réunion qui soit différent de ce... Il n'y a rien qui ait été déclaré lors de cette réunion qui n'ait pas été présenté aujourd'hui. Vous êtes d'accord pour dire...

**Brigitte GOURMANEL** - La zone indéterminée, pour moi, ce n'est pas une zone indéterminée. C'est du tunnel.

**Jean-Michel CHERRIER** - La zone indéterminée est indéterminée. Quand nous l'avons présentée à Cagnes, c'était la même que celle-là aujourd'hui. Elle n'a pas changé. Les zones en tunnel sont les mêmes que celles présentées aujourd'hui. Elles n'ont pas changé non plus. Ce sont les mêmes fuseaux.

**Brigitte GOURMANEL** - Par contre, nous avons remarqué, pour avoir participé aux différents groupes de travail, qu'il y avait deux fenêtres dans la traversée de Villeneuve. Ces deux fenêtres permettaient le passage en tunnel. Nous ne les avons pas revues.

**Laurence GONTARD** - Les fuseaux n'ont pas été modifiés, Madame GOURMANEL.

**Brigitte GOURMANEL** - Là, dans la présentation, nous n'avons pas vu ces deux fenêtres qui permettraient de passer en tunnel. On aurait pu insister là-dessus en disant qu'ici, il est possible de passer en tunnel. Très bien.

On posait la question tout à l'heure de l'intérêt des petits tunnels et des grands tunnels. Nous avons eu une réunion où nous avons eu l'intervention d'un spécialiste des tunnels qui nous a expliqué que la nuisance était beaucoup plus importante pour les voyageurs que pour les riverains. Pour les voyageurs, cela pose des problèmes de tympan au moment où ils entrent et sortent des tunnels. Donc, il faudrait faire des tunnels les plus longs possibles. Je ne crois pas que les voyageurs se retrouvent face à des problèmes plus grands dans de longs tunnels que le fait de circuler la nuit sur les grandes lignes, où ils sont dans le noir de A à Z. Je ne crois pas que cela les gêne pour arriver sur la Côte d'Azur. Là, c'est pareil s'ils traversent le département en souterrain.

Je suis intervenue, ainsi que d'autres personnes, dans les groupes de travail pour ne pas être d'accord pour se positionner sur ces fuseaux. *Primo*, nous n'avons pas suffisamment d'informations aujourd'hui sur la faisabilité dans le cadre de ces fuseaux sur les études hydrogéologiques que vous avez réalisées sur la partie est du département, dont nous avons besoin également sur la partie ouest, de la rive droite jusqu'à la partie ouest. Il est donc impossible pour nous de nous positionner sur ces fuseaux. Ces fuseaux nous sont présentés uniquement dans le cadre de deux gares imposées. Les deux positionnements de gares nous sont imposés. On ne peut pas dire qu'il y a une concertation là-dessus. C'est là et là, c'est tout. Je pense notamment à Saint-Augustin, qui est dans le lit du Var, sans étude hydrogéologique s'il vous plaît.

Lors de ces réunions, il y a eu également énormément de personnes qui représentaient des collectivités et qui ont refusé de se positionner. Pour finir, très peu de personnes se sont positionnées sur le choix des fuseaux.

Je rappelle par ailleurs que le secteur de Sophia, qui est présenté ici, part de la rive droite du Var et va jusqu'à Antibes. Ce n'est pas seulement le secteur sophilopolitain.

Sur la traversée de Nice en surface, je veux quand même rappeler comment les groupes se sont positionnés. Tout le monde était d'accord au départ pour traverser Nice en souterrain, sauf qu'on a découvert que, dans ce cas, on ne passait pas Nice Thiers. Or la gare de Nice Thiers était une priorité. Voilà. C'est pour cela que les gens en sont arrivés à se dire que, puisque c'est ainsi, comme nous voulons passer à Thiers, nous sommes obligés de passer en surface. Je crois que si on leur avait permis de passer en souterrain, ils se seraient positionnés pour le souterrain.

Enfin, sur la traversée des milieux naturels, je suis désolée, mais nous avons l'habitude dans notre département de nous rendre compte qu'il suffit de mesures compensatoires pour pouvoir bousiller ces milieux.

*Applaudissements dans la salle.*

**Olivier MONTABERT** - Je suis Olivier MONTABERT. Je fais partie d'un des groupes de travail. J'aimerais quand même relativiser un point. Ce qui a été dit ici peut peut-être prêter à confusion. En fait, il ne faut pas se dire que ces groupes de travail sont représentatifs de quelque chose. Il y a des gens qui se sont inscrits et qui se sont exprimés. Néanmoins, la conclusion de ces groupes de travail ne peut pas être la conclusion de la population pour la région. Ce sont juste des concertations. Je pense que ce serait dangereux de dire, comme vous avez dit, que 80 % des gens seraient en faveur du fuseau médian. D'une part, ce n'est pas vrai parce qu'*a priori*, le SCOT ne s'est pas encore exprimé. D'autre part, ce n'est pas représentatif de la problématique sur la région. C'est une première chose.

La deuxième chose, qui ne ressort pas de la présentation, je pense qu'il y a une problématique de fuseaux, mais il y a aussi une problématique d'intégration sur le terrain. Le choix d'une gare, comme vous avez pu le constater, va fortement influencer le choix d'un fuseau. La question n'est donc pas de savoir si le fuseau doit passer au nord, au sud ou au milieu, mais plutôt de savoir où doit se situer la gare Ouest Alpes-Maritimes. Le choix de cette gare aura des impacts importants localement. Il y aura notamment des impacts importants au niveau des accès routiers. Par exemple, il n'a pas été dit ici que le fait de choisir le fuseau sud permettrait d'avoir un accès *via* l'autoroute et d'avoir une nouvelle bretelle de sortie, ce qui permettrait de faciliter grandement les flux de circulation par voiture, sachant qu'il est prévu d'avoir 50 % des gens qui se rendront en voiture à cette gare.

Autre point, par rapport à Sophia-Antipolis, je connais bien des gens qui travaillent là-bas. Je connais leurs problématiques. Au niveau de Sophia-Antipolis, on s'aperçoit qu'il y a un gros problème de circulation. On s'aperçoit aussi que les communes - et je n'ai rien de particulier contre la CASA - n'ont pas la capacité aujourd'hui de résoudre les problèmes de transport pour accéder au site de Sophia-Antipolis et se déplacer sur le site de Sophia-Antipolis. Dans le groupe de travail, il a été proposé de mettre une gare médiane et de développer sur cette zone les transports en commun, les axes routiers, etc. Personnellement, je pense que c'est une utopie. Aujourd'hui, sur Sophia, on voit que c'est déjà difficile à réaliser. Pourquoi est-ce qu'on aurait un deuxième chantier ailleurs avec les mêmes idées ?

**Laurence GONTARD** - Merci.

**Jean-Michel CHERRIER** - Juste une réaction. Vous exprimez votre opinion et votre avis. C'est normal. C'est tout à fait le principe de ces réunions. Nous notons l'ensemble des positionnements des gens. Cela fait partie du dispositif de concertation et vous ne vous exprimez pas dans la représentation de ce qui est dit dans les groupes de travail. En aucune manière, les groupes de travail, dans la concertation, sont dans une logique de représentativité du territoire au sens administratif ou réglementaire. On ne cherche pas à aligner la représentation de tout un chacun. Ce n'est pas le dispositif de concertation. Le dispositif de concertation consiste à permettre aux territoires et aux citoyens de s'exprimer selon les modalités qui ont été fixées par une charte, à partir d'un groupe de travail. Cela veut dire que, dans certains groupes de travail, nous avons essayé de rechercher un maximum de représentation dans les associations, etc. afin que les citoyens voient qu'il y a un mélange le plus complet. En aucun cas nous n'avons dit qu'un groupe de travail était représentatif d'un territoire. Il n'a pas de légitimité à cela. Il s'exprime en tant que groupe de travail. A l'intérieur d'un groupe de travail, il y a des opinions qui sont exprimées, qui peuvent être divergentes, mais il y a aussi des consensus. Nous essayons de traduire cela. Nous notons les positions qui se sont exprimées et les remontons au niveau du Comité Territorial qui, lui, a une logique de représentativité. Le Comité de Pilotage, lui, représente les différentes entités du co-financement. C'est le principe même de la concertation, qui ne peut pas être assimilée à un

dispositif strict de représentation. Nous ne sommes pas dans une logique de gouvernance et de responsabilité citoyenne. Ce n'est pas le même dispositif.

**Fabien PASTOUR** - Ce que j'ai dit tout à l'heure sur les gens qui se sont positionnés sur le fuseau médian, c'est que ce sont des gens qui se sont exprimés. Ce sont des gens qui se sont exprimés. Dans les groupes de travail, nous avons des représentants des élus, des représentants des Communautés d'Agglomérations, des financeurs, etc. Il y a aussi des agences d'urbanisme ou autres, avec lesquelles RFF travaille. Les gens qui se sont exprimés dans les groupes de travail sont surtout des associations et des particuliers, ainsi que certains acteurs socioéconomiques. Les élus, comme ceux de la CASA, ont souhaité réserver leur prise de position, soit lors de la réunion que nous allons avoir avec la CASA dans les jours qui viennent, soit individuellement *via* les conseils municipaux. Il est donc logique que l'expression de leur démocratie locale passe par un Conseil Municipal, qui se positionne avec tous les éléments. C'est pour cela qu'ils ont réservé leur avis. Les financeurs s'expriment pour leur part dans le Comité de Pilotage. Je pense qu'il était dans leur esprit de ne pas venir polluer les débats avec leur avis et de prendre en compte les éléments dans les groupes de travail.

Après, vous avez des acteurs comme les agences d'urbanisme, qui sont partenaires de RFF dans le projet. Nous allons récupérer des données avec eux. Se positionner alors qu'on est acteur auprès de RFF, cela pourrait donner... Ce serait une fausse bonne idée. Les gens pourraient se dire que c'est un vote qui compte pour rien parce qu'il est commandité par RFF et qu'ils sont partie prenante dans nos études. C'est aussi pour cela que ces gens-là ne se sont pas exprimés.

Parmi les gens qui se sont exprimés, nous avons vérifié et il y a bien 80 % des gens qui se sont exprimés pour le fuseau médian. Les autres se sont exprimés pour le fuseau sud. Il y a extrêmement peu de personnes - c'est vraiment à la marge - qui nous ont parlé du fuseau nord. Les gens qui se sont exprimés et qui ont donné une position se sont prononcés sur le fuseau médian et le fuseau sud, à 80 % pour le fuseau médian. Voilà.

**Laurence GONTARD** - Merci.

**Patrice BEHIER** - Bonsoir, Patrice BEHIER, Conseiller Municipal à Biot et Conseil Communautaire CASA. Vous avez dit tout à l'heure que vous respectiez la réglementation, notamment en ce qui concerne les parcs départementaux. J'ai vu que, dans deux des trois scénarios, le tracé passe par le parc départemental de la Brague en zone indéterminée. Ma question est très simple : est-il vraiment envisageable de passer en aérien dans le parc départemental de la Brague ?

**Bernard COUVERT** - Ce n'est pas à moi de définir ce qui est envisageable ou pas. Nous avons souhaité le laisser à la discussion pour pouvoir entrer dans le détail dans la suite des études. Nous sommes tout à fait conscients que c'est une zone difficile. Sauf erreur de ma part, je ne crois pas qu'un texte dise que ce projet serait strictement interdit. Le fait d'avoir indiqué en zone indéterminée consiste simplement à dire qu'il faudra qu'on y travaille plus tard à partir d'éléments plus précis de ce que pourrait être le projet et qu'on discute notamment avec le Conseil Général, qui est le gestionnaire de cet espace.

**Serge JOVER** - Merci de me donner la parole. Je suis Serge JOVER, Président de l'ADEV. Je représente aussi le Conseil de Développement de la CASA.

Monsieur CHERRIER, vous avez fait une très belle présentation. Vous nous avez écoutés. Cependant, il y a un point qui n'a vraiment pas été pris en compte et qui est la gare de Saint-Augustin. Elle nous a été imposée. Contrairement à l'ensemble des gares sur la région PACA, de Marseille jusqu'à Nice, on a le choix. Le fait d'imposer cette gare aujourd'hui... Je voudrais bien que les Laurentins me disent s'ils préfèrent le fuseau 1, 2 ou 3. Du côté de Villeneuve-Loubet, il n'y en a qu'un. Aujourd'hui, cette décision a été prise par le Comité de Pilotage. Qui est ce Comité de Pilotage ? Ce sont les financiers. Qui sont les financiers ? C'est le Président du Conseil Général, le Conseil Régional... Il est dommage que Monsieur LUCA soit parti car je suis un peu étonné qu'en tant que Vice-président du Conseil Général, il ne soit pas au courant de cette décision. Il y a

vraiment un blocage d'informations. Je ne sais pas à quel niveau, mais il est quand même incroyable que nous ne soyons pas tous informés de ce qui se passe. Pourquoi obliger une discussion et un débat uniquement sur la gare de Saint-Augustin ? C'est trop facile de présenter les transparents en disant que tout le monde est pour la gare de Saint-Augustin. C'est faux. Pourquoi maintenir absolument cette gare à Saint-Augustin ? En fin de compte, tout le monde le dit : les points noirs sont à Saint-Laurent-du-Var et Villeneuve-Loubet. Si nous avons une gare plus en retrait... Nous avons abordé le sujet lors du dernier groupe de travail en demandant s'il était possible d'avoir une gare un peu plus en retrait sur Saint-Laurent-du-Var. Nous avons toujours dit que la meilleure position est une gare à Saint-Isidore. Vous pourriez également avoir une ligne directe qui irait jusqu'à la gare Thiers, puisqu'on veut passer à la gare Thiers. Nous ne comprenons pas tout cela. Du fait d'avoir une gare à Saint-Isidore, les impacts environnementaux seraient beaucoup plus faibles. C'est clair. Nous voyons très bien que ce sont les enjeux économiques qui ont pris le dessus sur les enjeux environnementaux. C'est un point important.

Comme je l'ai dit lors de la première réunion, je demande l'arbitrage de Philippe MARZOLF, qui est le responsable et le garant de la concertation. Or je ne la vois toujours pas aujourd'hui. Je vous pose donc la question : qui garantit le débat public aujourd'hui, ici, à Antibes ?

*Applaudissements dans la salle.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Philippe MARZOLF n'est pas là aujourd'hui. Je crois qu'il sera là demain. Il a participé à certaines réunions quand même. Aujourd'hui, votre expression en réunion publique est consignée et ne sera pas effacée. Cela montre bien que nous sommes dans un principe de concertation.

Je tiens également à vous dire que Philippe MARZOLF ne s'insère pas dans ce qui pourrait être le dispositif technique. Lui, il regarde, en tant que responsable de la CNDP, si les possibilités d'expression sont réelles ou non et si nous apportons des réponses.

**Serge JOVER** - Permettez-moi d'insister sur le fait que la gare de Saint-Isidore aurait dû être en débat.

**Jean-Michel CHERRIER** - La gare de Saint-Isidore... Vous l'avez... Nous pouvons en discuter. Aujourd'hui, sur la gare de Nice Saint-Augustin aéroport, les positions qui ont été déterminées au niveau du Comité de Pilotage consistent à créer un pôle d'échanges multimodal à Nice aéroport. Ce pôle d'échanges multimodal et l'ensemble du dispositif de la commune visent à créer une proximité avec l'aéroport, à amener des tramways, etc. La demande qui a été faite à l'origine, y compris au niveau du secrétariat permanent, était que ce pôle d'échanges soit réalisé. C'est pour cela qu'au niveau de la concertation, le dispositif d'arrivée de la LGV a été conçu pour arriver au pôle d'échanges.

Vous avez évoqué la gare de Nice Saint-Isidore dans les groupes de travail. Il est possible d'en discuter. Aujourd'hui, pour qu'une solution émerge, il faut qu'il y ait à la fois des apports et un ensemble de positionnements. Je ne peux pas vous interdire de discuter de Nice Saint-Isidore. C'est possible, mais vous avez, à l'intérieur des groupes de travail, une majorité de gens qui sont favorables à l'élaboration de la gare du pôle d'échanges. Cela fait partie de la concertation.

**Serge JOVER** - Je comprends votre réponse, mais je ne peux pas vous laisser dire cela. Vous lancez un débat public et vous dites que la gare de Saint-Augustin est sans discussion. Vous faussez le débat, je suis désolé. Personne ne s'est exprimé sur la gare de Saint-Isidore. D'entrée, il fallait laisser parler les gens et avoir une discussion globale sur la possibilité de cette gare. C'est très bien d'avoir une gare intermodale du côté de l'aéroport. Je ne suis pas contre. Ce qu'il faut faire, c'est une gare LGV du côté de Saint-Isidore et que la partie intermodale reste à l'aéroport de Nice. Vous pouvez très bien avoir un val... D'ailleurs, vous avez le tramway qui va desservir Saint-Isidore, à côté du grand stade. Vous pouvez très bien aller sur une gare intermodale du côté de l'aéroport. Des discussions étaient possibles. Les débats ont été faussés parce que vous avez empêché ces discussions.

*Applaudissements dans la salle.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Encore une fois, Monsieur JOVER, vous avez eu, y compris dans les groupes de travail, tout le loisir d'exposer votre avis. Laissez-moi juste répondre. Cette proposition est consignée. RFF ne décide pas tout seul dans son coin de ce dont on discute ou pas. RFF intervient dans le cadre d'un dispositif qui a un Comité de Pilotage, qui est représenté par les co-financiers. Les co-financiers, je vous le rappelle, sont les Communautés d'Agglomérations, les Départements, etc.

*Brouhaha.*

La représentation du Comité de Pilotage est faite par les collectivités qui vous représentent et que vous avez élues. Ce sont vos représentants. Ils représentent le peuple. C'est indéniable. Ces gens-là siègent au Comité de Pilotage. Dans les dispositions qui sont demandées sur la mise en place du système ferroviaire, il est acté que le principe de la gare d'échanges de Nice est Nice aéroport.

**Serge JOVER** - Je suis tout à fait d'accord avec vous, mais il est là le problème. C'est ce que je dis.

**Jean-Michel CHERRIER** - Je ne suis pas en mesure de faire évoluer le débat sur ce sujet-là précisément. Par contre, nous allons reporter votre expression au niveau du Comité Territorial. Dans le Comité Territorial, vous le savez, nous présenterons le fait que des acteurs nous ont demandé de pouvoir faire... Le garant, puisque c'est son rôle, pourra effectivement démontrer que RFF a bien assumé son rôle de report de ce qui a été dit dans la concertation au niveau du Comité Territorial. Il appartiendra au Comité Territorial et au Comité de Pilotage de considérer si ce point peut être discuté plus ou si le choix ne doit pas être discuté. Je ne fais que reprendre la mécanique, sans mettre de position, si ce n'est celle du dispositif de concertation.

**Richard CAMOU** - Simplement en complément de ce qu'a dit Monsieur CHERRIER. Si on reprend ce qu'a dit Monsieur JOVER sur ce débat entre Saint-Augustin et Saint-Isidore, si le Comité de Pilotage a décidé que ce sera Saint-Augustin, je peux très bien le comprendre. Il peut y avoir des raisons. Cependant, quand on voit que c'est cette solution qui génère le plus de répercussions, on l'assume financièrement derrière en faisant en sorte de ne pas générer en amont des problèmes. A partir de là, quand on vous demande de passer en souterrain, c'est simplement pour pallier cette difficulté née du fait qu'on va sur le bord de mer. On ne peut pas faire pire que d'aller sur le littoral quand on va à Saint-Augustin. Simplement, ce qu'on vous demande, c'est d'en tirer les conséquences. C'est plutôt bien d'aller à Saint-Augustin, mais cela aurait été mieux d'aller à Saint-Isidore. C'est un choix politique du Comité de Pilotage. Je suis d'accord pour l'assumer à condition que, derrière, on en assume les répercussions et qu'on aille jusqu'au bout. Ok, c'est le prix à payer de faire en amont ce que génère le fait d'aller à Saint-Augustin.

*Applaudissements dans la salle.*

**Richard SAVORNIN** - Je suis Conseiller Municipal à Valbonne. Je voudrais juste rappeler qu'il y a une alternative aux trois scénarios que vous proposez et au scénario zéro et qui est en fait le doublement de la voie sous la voie existante. Nous avons demandé que cette étude soit faite. Nous attendrons ces résultats avant de nous prononcer sur les fuseaux.

**Jean-Michel CHERRIER** - Bien sûr. Nous allons vous fournir rapidement les études sur le scénario zéro. Nous avons déjà présenté une première partie de ces éléments et les impacts en Comité de Pilotage. Nous aurons bientôt les éléments à vous présenter.

**Fabien PASTOUR** - La deuxième demande que vous avez formulée est indépendante du scénario. La demande précise est en fait de savoir combien coûterait le doublement de l'infrastructure existante, soit en-dessous, soit au-dessus, tout le long du tracé de la ligne existante.

**Un membre du Conseil Municipal de Villeneuve-Loubet** - Bonsoir. J'ai trois questions...

**Laurence GONTARD** - Pouvez-vous parler plus fort, s'il vous plaît ?

**Un membre du Conseil Municipal de Villeneuve-Loubet** - Il est vrai qu'il y a un point qui a été déjà largement abordé et qui est celui du passage sur Villeneuve-Loubet. Nous avons vu sur la présentation en 3D et sur les documents que vous avez mis en ligne que la zone de Villeneuve-Loubet est en mode d'insertion indéterminé. Ma question est donc de savoir sur quoi est basée la décision de cette zone, sachant qu'il faut juste choisir entre surface et tunnel. Dans la présentation que vous avez faite tout à l'heure, j'ai cru noter qu'à partir du moment où on est en mode d'insertion indéterminé, par défaut, on reste en surface. J'aimerais donc des précisions.

Ma seconde question. Hormis pour la mise en valeur de la zone géographique, comme j'ai pu l'entendre tout à l'heure, à quoi servent les passages de respiration ? S'agit-il de contraintes techniques comme pour les tunnels en monotube dont vous parliez tout à l'heure ou d'un confort visuel pour les passagers ?

Enfin, ma dernière question. Il est précisé pour les fuseaux sud et médian que l'insertion du projet dans les zones boisées autour de Sophia-Antipolis devra être spécialement étudiée. Le point autour de Sophia-Antipolis impacte-t-il également Villeneuve-Loubet ? De quelles études spéciales s'agit-il ?

Merci beaucoup.

**Fabien PASTOUR** - D'abord, je vais juste rappeler quelque chose et resituer le débat. A ce jour, nous en sommes aux études préalables à l'enquête d'utilité publique. Cette enquête d'utilité publique sera lancée en décembre 2014. Nous remettons donc les choses en place. Nous sommes partis de fonctionnalités et nous devons choisir un fuseau à l'horizon de cette fin d'année 2011 pour avancer nos études. Dans ce choix de fuseau, une fois qu'il sera fait, nous allons avancer nos études et nous allons compléter nos éléments techniques. Nous allons continuer à aller voir les communes. Nous allons avoir des éléments complémentaires qu'elles pourront nous apporter sur les schémas d'aménagement que nous n'avons pas encore. Nous en avons discuté cet après-midi avec Monsieur le Maire, par exemple. Nous allons avancer dans notre connaissance du territoire. Ce que nous vous avons présenté aujourd'hui, c'est l'état des lieux de ce que nous savons sur certains éléments. Cela veut dire que ce sont les éléments que nous savons à ce jour sur les contraintes d'urbanisation, de topographie, etc. Lorsque ces éléments font qu'un tunnel est nécessaire, nous vous l'avons indiqué. Quand nous savons que, pour des contraintes géologiques ou autres, il faut être en surface, nous l'avons indiqué.

Derrière, il y a tout le reste où, à ce jour, notre niveau d'études n'est pas suffisant pour savoir comment nous devons passer dans ces surfaces-là. C'est pour cela que nous avons noté ces zones en indéterminé. Il est tout à fait normal et logique que ces surfaces-là attirent particulièrement votre attention parce que, notamment sur Villeneuve-Loubet, vous avez toute la partie urbanisée et dense qui est en souterrain annoncé. Nous ne passerons pas en surface dans les zones urbanisées. Puis, il y a toutes les zones autres du territoire de Villeneuve où, à ce jour, on doit continuer nos études. Dès qu'un choix de fuseau aura permis de se positionner et d'avancer dans ce fuseau-là, nous compléterons nos études pour savoir comment insérer la ligne. Quand on dit que c'est en indéterminé, on dit bien indéterminé. Cela ne veut pas dire en surface ou en tunnel. Cela veut dire qu'on ne sait pas. C'est à décider ensemble, dans le temps, avec les études que nous compléterons et les éléments de discussion que nous devons avoir avec les territoires. C'est valable pour Villeneuve. C'est valable pour toutes les communes qui ont des secteurs indéterminés.

Sur le deuxième point que vous avez évoqué, *quid* des respirations ? Que veut dire une respiration ? Les respirations sont les alternances que vous pouvez avoir entre les secteurs de passage en tunnel, en surface ou en aérien. Pourquoi faut-il des respirations dans un projet ? Faire un tunnel de 50 kilomètres est totalement imaginable. Cela se fait en Suisse, par exemple. Néanmoins, cela impose des contraintes énormes. Cela veut dire qu'il faut attaquer le tunnel par



plusieurs endroits. Sur 50 kilomètres, on n'attaque pas d'un bout et de l'autre. On commence par chaque bout et on rajoute des descenderies au milieu pour compléter les zones d'attaques du tunnel et accélérer le chantier. Donc, un tunnel de 50 kilomètres est faisable, mais c'est très compliqué et cela amène beaucoup d'impacts en surface, même dans les zones urbanisées parce qu'il faudra avoir des descenderies. Donc, avoir un tunnel de 50 kilomètres, ce n'est pas non plus la solution idéale. Les respirations, cela permet d'avoir non seulement des zones où les tunnels seront de taille raisonnable, de l'ordre de quelques centaines de mètres à plusieurs kilomètres. Ces zones de respiration permettent aussi, pour des raisons de sécurité, d'avoir des accès plus nombreux aux secteurs de voies pour intervenir au plus près des trains en cas d'incident et secourir les gens. C'est aussi pour des raisons de sécurité qu'il faut des respirations.

Après, il y a aussi une équation économique à avoir en tête. Jean-Michel l'a dit, un tunnel coûte cinq fois plus cher qu'un passage en surface. C'est deux fois plus cher qu'un passage en aérien. Quand on parle de respirations, cela veut dire qu'il faut trouver des endroits où on pourra sortir des tunnels et y rentrer après avec des secteurs plus ou moins longs. Cette insertion de respiration ne veut pas dire être complètement en surface. Cela veut dire aussi qu'on peut être en tranchée, en tranchée couverte ou en viaduc. Il y a plein de manières de réfléchir à ces respirations.

Comme je vous le disais, nous sommes dans un temps de concertation qui est long. Nous vous présentons des fuseaux avec l'état des connaissances et des informations que nous pouvons vous apporter, même si vous pouvez avoir des questions sur l'étape suivante de la concertation, c'est-à-dire les études techniques plus avancées qui permettront d'insérer cette ligne. Nous souhaitons le faire pour que vous ayez déjà ces informations-là en tête pour choisir un fuseau. Nous avons donc fait un effort d'information, mais il faut aussi comprendre que, de notre côté, il y a des études en cours. Cette imprécision, nous sommes aussi obligés de vous en faire part avec ces zones indéterminées.

Sur la partie des zones boisées et classées, comme vous l'a dit Bernard COUVERT juste avant, ce sont des points particuliers d'études techniques à faire pour voir comment on peut ou pas insérer l'infrastructure en surface, en semi-enterré ou en enterré dans ces secteurs. C'est donc la prise en compte des enjeux locaux et des discussions avec l'Etat et les Conseils Généraux pour voir comment cela peut se faire ou pas. A vous dire exactement ce jour comment cela se fera ou non, je suis incapable de le faire, parce que c'est beaucoup trop tôt. Nous avons pris en compte cet élément-là. Nous l'avons indiqué dans nos fiches de fuseaux pour bien montrer aux gens que nous allons regarder tout le territoire avant de choisir. Nous avons identifié des enjeux et des opportunités, mais aussi des inconvénients sur ces fuseaux. Nous travaillons dans un souci de transparence, pour bien démontrer que nous n'avons pas écarté d'un revers de la main les problèmes du territoire. Nous les prenons en compte également. Il faut les analyser et voir comment ils peuvent recevoir l'infrastructure par la suite afin qu'elle s'intègre au mieux.

**Laurence GONTARD** - Nous allons prendre les dernières interventions au vu de l'heure. Je vous remercie de les faire aussi courtes que possible.

**Rémi QUINTON** - J'interviens par rapport aux éléments issus des groupes de travail que vous avez transmis au COTER. Nous avons bien parlé de la représentativité des groupes de travail, sachant que qui voulait venir, venait. Je pense que la moindre des choses serait de faire remonter aux instances de décision au moins l'ensemble des positions qui ont été prises sur les différents fuseaux. Dans le *slide* que vous avez exposé, vous présentez uniquement les avis sur le fuseau médian. Vous escamotez le fait qu'une partie des participants s'était prononcée sur le fuseau sud.

Par rapport à ce fuseau sud, nous voyons que, dans la salle, tout le monde s'inquiète des endroits où la LGV ne va pas passer en tunnel. Nous voyons que vous souhaitez des parties aériennes pour des raisons de coûts, de faisabilité, etc. Dans le fuseau sud, c'est le seul fuseau pour lequel on peut envisager des parties aériennes en jumelage avec l'autoroute. C'est quand même quelque chose à prendre en compte. Je pense que cela devrait être remonté au COTER.

Le deuxième point de mon intervention n'a rien à voir avec le premier. Ici, nous faisons une réunion dans les Alpes-Maritimes. Nous avons de la chance parce que, si vous avez lu la presse, vous avez que les réunions ont été complètement annulées dans les autres départements. Est-ce que vous pouvez nous donner votre avis ou votre position sur ce point ? Qu'est-ce qui se passe dans les autres départements ? Que devient la LGV PACA dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var ?

**Fabien PASTOUR** - Juste un point, dans les réunions publiques, nous présentons une synthèse des avis portés par les différents groupes. C'est la synthèse des quatre groupes des Alpes-Maritimes. Ce sont les éléments communs aux différentes positions exprimées par les groupes. Quand on présente cela au COTER, on présente beaucoup plus d'éléments. D'ailleurs, vous avez pu accéder à tout ce qui a été présenté au COTER du mois d'octobre, donc les éléments présentés par chacun des groupes et les positions remontées. Nous avons donc donné au COTER une vision beaucoup plus étendue de tout ce qui a été dit par chacun des groupes. L'objet du Comité Territorial, c'est bien de faire le point sur tous les groupes et de prendre le temps de regarder ce qui a été dit dans chaque groupe. Les éléments remontés au COTER sont beaucoup plus larges, parce qu'ils présentent les spécificités de chaque groupe.

**Laurence GONTARD** - Nous présenterons les synthèses que nous avons rédigées ensemble lors des groupes de travail.

**Jean-Michel CHERRIER** - Je confirme ce qui vient d'être dit. Tout ce qui a été dit dans les groupes de travail sera présenté au Comité Territorial, qui dispose des comptes-rendus. L'ensemble de ce dispositif fait partie du document lié au bilan de la concertation. Tous nos échanges vont être remontés.

Sur les autres départements, effectivement, un certain nombre de réunions publiques n'a pas pu se tenir, car les dernières réunions de plusieurs groupes de travail ont fait l'objet de perturbations et d'une impossibilité de travailler. Certains mots d'ordre ont été passés pour qu'une expression forte et mouvementée ait lieu dans les réunions, ce qui ne permet pas un échange comme nous l'avons aujourd'hui. Chacun exprime son avis, mais nous pouvons échanger. J'ai fait quelques réunions ou trois à quatre personnes dans la salle passaient leur temps à hurler, ce qui ne permet pas les échanges. Dans ces conditions, ce n'est pas utile de faire déplacer plusieurs dizaines de personnes pour une réunion où elles ne pourront pas échanger. La Préfecture et RFF ont souhaité qu'on ne fasse pas ces réunions dans de telles conditions, contrairement à ce que nous faisons ce soir.

**Renaud LETITRE** - Je suis Adjoint au Maire de Villeneuve-Loubet. J'ai vraiment un gros problème intellectuel. Si j'ai bien compris, la concertation porte sur le choix des fuseaux. Nous sommes bien dans la concertation sur le choix des fuseaux ? Oui. Si nous sommes sur un choix de fuseaux, vous avez mis un certain nombre de contraintes dès le départ, souterraines pour certains et indéterminées pour d'autres. A ce moment-là, pourquoi ne pas avoir mis une contrainte complète de souterrain ? Comme vous l'avez dit tout à l'heure, quand c'est en indéterminé, vous ferez en fonction de l'avancement des études qui peuvent aussi, à un moment donné, aboutir à avoir à Cagnes-sur-Mer ou dans d'autres secteurs une problématique de sortie pour prendre de l'air en altitude et redescendre. Je dis altitude au-dessus de l'eau. Pourquoi, à Villeneuve-Loubet, parce que je ne peux parler que de Villeneuve-Loubet, vous ne dites pas au départ que vous êtes en souterrain et point ?

*Applaudissements dans la salle.*

**Jean-Michel CHERRIER** - Nous avons indiqué que nous ne pouvons pas discuter de ce sujet-là. Nous avons lu des déclarations sur ce sujet. Je n'ai pas de commentaire à faire. Nous vous avons expliqué notre travail. Nous notons votre argumentation.

**Corinne HERZMAN** - Je participe au Conseil Consultatif Citoyen de Villeneuve-Loubet. Je voudrais intervenir sur deux points. En premier lieu, pour revenir à ce qu'a proposé le Monsieur de

Valbonne sur l'analyse sous la ligne actuelle, je pense à sous la ligne actuelle, sous l'autoroute ou, pourquoi pas, par la mer aussi. Nous savons le faire, comme au niveau de la Manche. Pourquoi pas dans la mer ? On pourrait voir les poissons dans le train. Pourquoi pas ? C'est déjà un premier point. Cela ouvrirait à d'autres fuseaux.

L'autre point, c'est par rapport à l'aérien. Effectivement, par rapport à l'aérien, il y a des nuisances dont on ne parle pas qui sont celles sur l'activité économique. Je suis à Villeneuve-Loubet et je parle donc pour Villeneuve-Loubet. Il y a énormément d'activités qui sont liées aux parcs, etc. Le fait d'avoir des nuisances sonores va détruire une partie de l'activité économique de Villeneuve-Loubet par rapport à une solution tunnel. Je parle de Villeneuve-Loubet, mais je pense que c'est vrai ailleurs aussi.

De même, par rapport à une solution tunnel et aux nuisances sonores, à Villeneuve-Loubet, nous avons déjà l'autoroute, ainsi que des parties de trains. Des murs ont été programmés, mais nous ne les voyons toujours pas. Le seul endroit où il n'y a pas de mur anti-bruit au niveau de l'autoroute, c'est Villeneuve-Loubet. Nous en avons donc un peu ras-le-bol d'avoir des nuisances sonores et des promesses à Villeneuve-Loubet. J'ai donc envie de dire qu'un chat échaudé craint l'eau froide. Maintenant, les promesses, nous n'en voulons plus. Nous voulons du concret. Nous voulons des tunnels. Nous voulons être sûrs de ne pas avoir de nuisances sonores.

*Applaudissements dans la salle.*

**Jean-Michel CHERRIER** - La deuxième partie de votre intervention est déclarative, comme les précédentes. Par contre, sur la première partie, je peux faire un commentaire. Nous n'avons pas de fuseau dans la mer et nous ne pouvons pas envisager tout en tunnel non plus pour des raisons de coût évoquées tout à l'heure. Aujourd'hui, 250 kilomètres de tunnel sur la totalité du parcours, c'est plus de 25 milliards d'euros de projet, donc le double du projet actuel. Il y a un principe de raisonnement économique et la réalité des connexions aux gares existantes, etc. qui font que nous devons envisager un certain nombre de zones en passage en surface.

Le fait de discuter aujourd'hui de la zone de Villeneuve-Loubet, cela fait partie de la concertation. Nous sommes encore loin dans le processus. Comme le disait Fabien tout à l'heure, nous avons encore deux ans de concertation. Nous n'en sommes pas encore aux précisions. Le dossier d'enquête d'utilité publique sera fait aux alentours de 2015, pour amener à une déclaration d'utilité publique aux environs de 2016. C'est seulement à partir de cette déclaration d'utilité publique que nous commencerons les études de projet et à écrire réellement l'infrastructure, donc les protections anti-bruit, les coûts, etc. Je ne botte pas du tout en touche, mais nous sommes encore assez loin des discussions strictes sur la réalisation et l'ensemble des aménagements à faire. Je suis désolé, c'est juste le *timing* du projet. Nous sommes à un moment de choix de scénarios pour pouvoir avancer. Les études préalables à l'enquête d'utilité publique passent par deux phases. La phase un dure deux ans et elle se terminera en cette fin d'année. Elle vise d'abord les fonctionnalités, donc les choix de gares, etc. et les fuseaux qui les accompagnent. A partir du moment où nous aurons ces éléments-là, à partir de juin 2012, nous pouvons espérer une décision ministérielle qui nous proposera de faire des études de phase 2, c'est-à-dire d'approfondir sur le fuseau retenu en vue de la déclaration d'utilité publique.

Vous le voyez. Nous avons encore du chemin à faire pour discuter, valider le projet et c'est pour cela que nous sommes dans un dispositif de concertation dit continu. Aujourd'hui, nous avons une concertation spécifique sur les fuseaux et les scénarios. Nous continuerons à nous voir sur l'ensemble des dispositions. Voilà. Encore une fois, ces éléments de précision et d'infrastructure, nous les aurons dans un petit peu de temps.

**Laurence GONTARD** - Je vous propose de prendre une dernière question avant de clore la réunion.

**Un participant** - Juste une remarque. Nous ne parlons pas de 250 kilomètres en souterrain, mais de 50 kilomètres. Nous ne parlons pas non plus de souterrain tout le temps, mais d'une alternance avec la ligne actuelle.

**Jean-Michel CHERRIER** - Je comprends bien. La position de Madame était d'envisager un tunnel dans la mer et j'ai répondu par rapport à cela. Encore une fois, je ne botte pas du tout en touche. La position que vous avez, elle est exprimée un peu partout. La réponse que je fournis est donc la même. La demande de tunnel est forcément le souhait du plus grand nombre.

**Laurence GONTARD** - Une toute dernière question.

**Une participante** - Ce n'est pas une question, mais un constat. Je suis simplement résidente de Valbonne. Simplement, pour les concertations futures en 2012, ce sera à ce moment-là que vous choisirez le fuseau le plus économique... Je trouve que vous faussez un peu le débat et la concertation quand vous indiquez que 80 % des suffrages exprimés sont en faveur du fuseau médian. Je trouve que cela fausse un peu le débat d'ores et déjà. Vous devriez attendre que l'ensemble des acteurs des groupes de travail se soit exprimé avant de présenter des conclusions.

**Jean-Michel CHERRIER** - Clairement, ce n'est pas biaisé. C'est ce qui est dit dans les groupes de travail. Les opinions que vous évoquez ici sont prises en compte. Clairement, ce n'est pas biaisé. C'est clairement l'expression des gens qui se sont réunis en groupes de travail. C'est 80 % des gens qui se sont exprimés, tout simplement.

*Brouhaha.*

C'est ce qui a été dit. Ce sont 80 % des gens qui se sont exprimés et pas autre chose. Nous reproduisons uniquement ce qui a été dit. 80 % des gens qui se sont exprimés.

**Laurence GONTARD** - Merci à tous pour votre participation ce soir. Je vous invite, si vous avez encore des questions à poser, à participer à la réunion de Nice demain soir, sinon à nous contacter par le biais du site Internet à l'adresse [concertation06@lsvpaca.fr](mailto:concertation06@lsvpaca.fr). Merci à tous.

*La séance est levée à 21 heures 50.*



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

**LGV**

PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR

Réunion publique Sophia-Antipolis  
Verbatim de la réunion du 29 novembre 2011

---

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