

SOMMAIRE

1	SYNTHESE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL.....	4
1.1	DEMANDES COMPLEMENTAIRES BOUCHES-DU-RHONE	4
1.2	DEMANDES COMPLEMENTAIRES VAR.....	5
1.3	CONTRIBUTIONS VAR.....	6
1.4	DEMANDES COMPLEMENTAIRES ALPES-MARITIMES	7
1.5	CONTRIBUTIONS ALPES-MARITIMES	8
2	RAPPEL ET RÉPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL	9
2.1	LES ATTENDUS DU GT PAILLONS RIVIERA	9
2.2	LES CONNEXIONS PREVUES AVEC LE RESEAU ITALIEN : PRESENTATION DU GIR MARALPIN	9
2.3	INTERET DE LA GARE NOUVELLE NICE-AEROPORT	16
2.4	UNE GARE TAGV A NICE ST ISIDORE.....	18
2.5	ATELIERS DE MAINTENANCE	20
3	POURSUITE DES DISCUSSIONS SUR LES SCENARIOS.....	21
4	RECUEIL DES OBSERVATIONS SUR LES DOCUMENTS REMIS.....	35

Participants :

GONTARD Laurence, KFH Communication (assistance à maîtrise d'ouvrage communication et concertation)

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

BOUGEAULT Noëlle, ARTELIA (assistance à maîtrise d'ouvrage généraliste)

AKBARALY Houzefa, SNL Lavalin S.A.S

ALBA Joël, Association Les Amis du Rail

DUMOULIN Marcelle, habitante de Menton

GHIENA Jean-Claude, Adjoint au maire de Menton

LAUGIER Flora, Agence de Déplacement et d'aménagements des Alpes-Maritimes

MOLINARI Jacques, GIR MARALPIN

MULLER Guy, Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur

PINOLI Philippe, Communauté d'Agglomération de la Riviera Française

ROLLAND Alain, Conseil général 06

SALTI Fernand, Adjoint au maire de Roquebrune-Cap Martin

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Laurence GONTARD – Je vous rappelle que le groupe de travail est enregistré. Donc, s'il vous plaît, présentez-vous bien avant chacune de vos interventions pour que le verbatim soit le plus complet et correct possible.

Aujourd'hui, nous allons voir d'abord la synthèse des travaux qui ont été effectués dans les autres groupes de travail sur l'ensemble du territoire.

Nous reviendrons sur les attentes qui avaient été exprimées lors du groupe de travail n°1 ici même il y a 15 jours.

On essayera d'apporter des réponses aux questions que vous nous aviez posées.

M. Molinari du GIR Maralpin vous fera une présentation sur les connexions avec le réseau italien comme cela avait été convenu lors du premier groupe de travail.

Ensuite, nous vous demanderons votre avis sur les scénarios qui vous ont été présentés la dernière fois et nous essayerons de rédiger ensemble une synthèse que nous soumettrons au Comité territorial qui aura lieu le 20 octobre prochain.

Enfin, dans un dernier temps, nous vous demanderons votre avis sur les documents que l'on vous a remis, à savoir l'atlas géographique et le projet de territoire.

On va peut-être refaire un tour de table parce que certaines personnes n'étaient pas là lors du 1^{er} groupe.

Les participants se présentent successivement.

Jacques MOLINARI – M. Pascal Marquès, conseiller régional PACA, m'a demandé de l'excuser.

Laurence GONTARD – On le notera dans les excusés.

1 SYNTHÈSE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL

Fabien PASTOUR – La dernière fois, il a été posé la question de savoir ce qui se disait ailleurs, dans les autres groupes de travail. Donc on a prévu de vous présenter ce qui s'est dit dans chacun des départements et dans chacun des groupes de travail géographiques de ces départements et plus largement ce qui s'est dit dans les groupes de travail thématiques.

1.1 DEMANDES COMPLÉMENTAIRES BOUCHES-DU-RHONE

On a fait un classement des demandes par thème.

Gares

Les gens des groupes de travail ont souhaité avoir des informations sur ce qui avait déterminé le choix de Marseille St Charles a contrario d'un pôle d'échanges qui aurait pu être à la Blancarde.

Des questions sur la faisabilité d'une gare secondaire apte à la grande vitesse à l'Est de Marseille : cohérence avec le SCOT et impacts sur exploitation/capacité.

Capacité, Exploitation et Technique

Le besoin d'avoir le scénario zéro. Le scénario zéro, c'est tout ce qu'il faudrait faire sur le réseau classique existant pour qu'il offre la même desserte que le projet à terme, mais pas forcément la même capacité.

Des questions sur l'intégration de la problématique fret.

Sur la desserte Aubagne-Aix en direct via Valdonne ou Blancarde, savoir si l'on passe par le Nord ou par le Sud.

Des questions sur l'étude d'une quatrième voie entre Marseille-Aubagne.

Le passage en tunnel dans la Vallée de l'Huveaune, la faisabilité technique.

Environnement

Les problématiques foncières : comment RFF gère le foncier pour établir les emprises nécessaires aux travaux ? Comment cela peut se faire ? Comment on négocie avec les propriétaires ?

Des questions sur les nuisances : comment on a pris en compte les nuisances générées par l'infrastructure ? Comment est-ce qu'on les a cartographiées ?

Des demandes aussi sur un point particulier, les nuisances sonores : les gens des groupes de travail des BDR ont voulu avoir des informations sur la réglementation sur le bruit et, plus largement, RFF a présenté des éléments sur les fiches qui avaient été établies lors du Secrétariat général et des études complémentaires, sur les engagements de RFF non seulement sur le bruit mais également sur les vibrations.

Des questions sur le plan de prévention des risques technologiques dû au fait qu'il y a une zone Seveso dans la Vallée de l'Huveaune.

La partie hydrogéologique sur Cuges-les-Pins. C'est un ancien poljé, un lac asséché, et suivant ce qui se passe en dessous, il se peut qu'il y ait de l'eau qui remonte un jour.

Des questions sur la continuité de la trame verte Calanques-Sainte Baume.

La gestion des zones inondables de la Vallée de l'Huveaune (surélévation, protection...).

Prospective

Comment est-ce que l'on interconnecte ces nouveaux transports, ces nouveaux TER, ces nouveaux TGV avec les transports en commun urbains et comment est-ce que les plans de déplacements urbains peuvent être maillés avec les schémas de desserte ferroviaire ?

L'interconnexion LGV/TER, LGV/aéroport de Marseille, LGV/Port de Marseille.

La présentation de la cohérence entre le projet et la prospective territoriale.

Scénario / Fuseau

Une proposition a été faite par « Vivre à Gémenos » d'un scénario qui passerait sous le plateau de St Cyr. C'est une demande qui va être étudiée, on va essayer de voir la faisabilité de cette proposition.

1.2 DEMANDES COMPLÉMENTAIRES VAR

Trois groupes de travail : Toulon, Sillon permien et Est Var.

GT Toulon

Le GT a demandé des éléments sur les fréquentations attendues selon les différents sites de gares, à l'Ouest, au Centre ou à l'Est.

La capacité que l'on aurait de faire une à Toulon en surface ou en tranchée entre deux tronçons en tunnel.

Des éclairages sur les sites potentiels de gare à l'Est ou à l'Ouest de Toulon basés sur les résultats intermédiaires des études.

GT Sillon Permien

Le sillon permien s'est posé des questions sur tout ce qui était emprises d'un doublement de voies et emprises d'une ligne nouvelle, pour voir ce qui était plus favorable.

Des éclairages sur des solutions possibles pour les petits shunts : comment est-ce que l'on peut combiner un bout de ligne nouvelle à côté de la ligne existante et puis, un peu plus loin, passer sur une ligne nouvelle seule parce que la ligne existante n'arrive pas à aller assez vite et puis, un peu plus loin, reprendre la ligne existante. Ils voulaient avoir des éclaircissements sur : comment on pouvait combiner ligne nouvelle et ligne existante ?

Le sillon permien nous a demandé un retour sur le groupe de travail agriculture/viticulture/sylviculture.

GT Est-Var

Il y a un pôle d'échanges nouveau qui est proposé dans la zone des Arcs. Les gens de l'Est Var se posent la question de savoir si la gare des Arcs actuelle sera conservée dans ce schéma-là. Si elle est conservée, tant mieux et, si elle ne l'est pas, est-ce que l'on ne pourrait pas utiliser les bâtiments pour faire autre chose ? Il y a une proposition qui a été formulée dans le groupe de travail.

Ils voulaient avoir des exemples d'insertion d'une ligne nouvelle dans le paysage et surtout ce que cela a donné dans le temps, comment est-ce que l'on a pu à terme faire que cette ligne s'intègre mieux dans le paysage. On parle de « cicatrisation paysagère ».

Ils voulaient aussi avoir un retour sur un schéma d'une gare mixte TGV-TER pour voir ce que cela pouvait représenter sur un territoire en termes d'emprises.

Question des gens du Var sur le maillage. Le maillage, cela va plus loin que le simple train, c'est vraiment tous les moyens de transport qui permettent d'accéder au train. Ils voulaient savoir comment on le prend en compte dans nos études.

Des questions sur la prise en compte des risques inondation et feux de forêt et des zones de protections type Natura 2000. Si l'on regarde les photos de la zone après les grandes inondations de 2010, la seule chose qui émerge, ce sont les voies ferrées.

Groupe de travail thématique agriculture/viticulture/sylviculture

Les gens présents nous ont demandé de compléter les données que l'on avait. On a présenté les données théoriques que l'on avait. Ils nous ont demandé de compléter ces données à partir de fichiers qu'ils nous ont transmis : RGA 2010, projet ZAP, sylviculture, base HYDRA, etc.

Et puis, ils ont demandé à ce que l'approche du groupe de travail thématique agriculture/sylviculture se base sur une approche économique des enjeux agricoles et viticoles.

1.3 CONTRIBUTIONS VAR

Des contributions assez nombreuses dans le Var :

- Groupe varois de réflexion sur LGV PACA : Observations sur les scénarios retenus par le COPIL du 12/07/2011 et proposition d'un scénario optimisé ;
- Frédéric-Georges Roux : contributions aux Groupes de Travail du Var septembre 2011 – Proposition d'un scénario alternatif et Quel scénario pour Toulon et le Sillon Permien ?;
- La contribution de M. C. Chesnaud pour l'association « Les Amis du Vieux Revest et du Val d'Ardène », et l'association « Loisirs et Culture » ;
- Le GT Toulon a voté une motion pour une gare à Toulon centre ;

- Le GT Sillon permien a voté une motion contre les 4 scénarios.

1.4 DEMANDES COMPLÉMENTAIRES ALPES-MARITIMES

GT Ouest Alpes Maritimes

Le GT Ouest Alpes-Maritimes nous a demandé une étude comparative entre les gares de Cannes (Cannes souterrain et Cannes La Bocca) et Ouest Alpes Maritimes

Jacques MOLINARI – Pas nécessairement Cannes souterrain.

Fabien PASTOUR – Oui, pas nécessairement.

L'intervention d'un expert de la prospective territoriale pour répondre aux questions de développement du territoire.

L'intervention de l'expert d'une entreprise ferroviaire : un expert de la SNCF va venir au prochain groupe de travail pour expliquer comment on peut gérer les dessertes et les besoins en matière de gare et aussi comment on peut desservir la gare de Cannes selon l'avis de l'entreprise ferroviaire.

Des informations sur les circulations exceptionnelles pour desservir Cannes à l'échelle d'une journée et non pas uniquement en heures de pointe.

La présentation des dessertes prévisionnelles journalières.

GT Sophia Antipolis

Le groupe de travail Sophia Antipolis a posé une question sur tout ce qui était relation vitesse / temps de parcours, qu'est-ce que cela pouvait changer sur les capacités de tracés.

Des études sur les dessertes d'Antibes et Sophia depuis la gare Ouest Alpes-Maritimes.

Une demande de présentation des coûts comparatifs entre une ligne grande vitesse et une ligne mixte fret / voyageurs.

La présentation des infrastructures prise en compte dans l'évaluation des coûts des gares nouvelles.

Comment est-ce que l'on concevait nos coûts et quelles étaient les marges d'incertitude que l'on avait ?

Une présentation des dessertes prévisionnelles de Marseille

Des données sur le report modal voiture / train.

GT Nice

Le groupe de Nice nous a posé des questions sur les possibilités de raccordement entre les Chemins de fer de Provence. Certains participants ont demandé s'il n'était pas possible de faire une connexion par un quai entre les trains des Chemins de fer de Provence, les TER et les TGV.

On nous a demandé des éléments sur les études en cours et le projet conduit par l'Établissement public d'aménagement de la plaine du Var pour la partie connections multimodales envisagées

Tout ce qui pouvait avoir une influence sur le coût en termes de choix techniques, pour comprendre ce que cela pouvait faire sur le temps de parcours, un peu le même type de question que sur Sophia.

La demande particulière sur la présentation de la desserte de Cannes à partir de la gare Ouest Alpes-Maritimes : comment est-ce que l'on va desservir cette gare en TER ? Ou comment on va relier cette gare de Cannes à partir de la ligne classique ?

Ils nous ont demandé la présence d'intervenants pour répondre aux questions sur les enjeux d'insertion de la ligne nouvelle liés à l'hydrogéologie, la sismologie et les enjeux d'insertion en milieu très urbanisé dans Nice et un peu à l'Est de Nice.

1.5 CONTRIBUTIONS ALPES-MARITIMES

On a reçu deux contributions :

- Une contribution qui a été remise par le GIR Maralpin au Coter de septembre sur un memorandum sur les enjeux de la LGV PACA et les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans un sens d'aménagement raisonné du territoire ;
- Une contribution du comité Cannes-Grasse sur un itinéraire ou un scénario qui passerait du lac de St Cassien à l'ancienne gare de Tanneron avec un viaduc pour franchir la Siagne, puis un tunnel jusqu'à la gare de Grasse, puis une traversée de la plaine du Var pour arriver à Nice St Isidore avec une desserte de Cannes via la ligne Cannes-Grasse.

Laurence GONTARD – Avez-vous des questions sur ces retours des groupes de travail ?

Philippe PINOLI – Ce serait intéressant d'avoir les réponses qui sont données, sous forme d'introduction à chaque fois que l'on se reverra.

Laurence GONTARD – Vous avez toutes les réponses sur le site Internet puisque, au fur et à mesure des groupes de travail, les présentations sont mises en ligne. Non pas le jour qui suit, mais la semaine suivante, vous pouvez aller trouver les présentations qui ont été faites dans chacun des GT n°2. Si on vous apporte des réponses à l'ensemble des questions posées, ce n'est pas 4h qu'il faut que l'on se voit, c'est 2 jours.

Philippe PINOLI – En même temps, pour que l'on puisse suivre l'avancée du débat, je pense qu'il est intéressant que l'on ait à chaque fois une introduction sur ce qui se passe ailleurs, je pense que c'est prévu dans le débat, informer le groupe sur les choix qui sont faits sur d'autres territoires, les positions qui sont exprimées par d'autres groupes de travail. C'est mieux quand c'est servi tout cuit, plutôt que d'aller chercher sur le site Internet. Je ne sais pas ce qui est prévu, en tout cas, moi, j'aimerais bien suivre ce qui se passe ailleurs, ne serait-ce que pour voir les conséquences sur le temps de trajet.

Fabien PASTOUR – D'accord. Ceci dit, la synthèse totale est fournie au Comité territorial.

Laurence GONTARD – Lors du GT n°3, on vous fera un retour de ce qui a été présenté au Comité territorial. Là, vous aurez la vue d'ensemble sur le département.

Philippe PINOLI – Il y a des personnes ici qui sont dans plusieurs strates du débat. Pour ceux qui ne sont que dans le groupe de travail, il ne faut pas se contenter de *Nice Matin* pour savoir s'il y a eu de grosses oppositions, un gros point dur ou une grosse nouveauté.

Fabien PASTOUR – Au GT n°3, vous aurez un retour complet.

Jacques MOLINARI – A l'appui de ce que vient d'évoquer M. Pinoli, il y a des réponses qui appellent discussion. Ce n'est pas parce qu'il est fait réponse sur votre site à certaines questions que ces questions doivent être closes une fois pour toutes. Des questions relèvent de débats permanents à la lumière des contributions dans chacun des ateliers. La question sur le coût et la vitesse de ligne et performances en temps de parcours, ce sont des questions qui restent ouvertes et qui méritent également d'être débattues ici. On le verra sans doute à l'issue de cette rencontre d'aujourd'hui.

Fabien PASTOUR – La question du coût de la ligne est une question qui a été posée dans de nombreux groupes, c'est une question qui est ouverte et qui restera ouverte assez longtemps, jusqu'à ce que l'on ait le programme de travaux.

2 RAPPEL ET RÉPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL

2.1 LES ATTENDUS DU GT PAILLONS RIVIERA

Vous nous avez demandé la dernière fois de travailler sur les connexions prévues avec le réseau italien et sur les travaux en cours coût italien. M. Molinari va nous faire une présentation à suivre, au nom du GIR MARALPIN.

Vous nous avez demandé ce que pouvait être la liste des travaux prévus dans les gares existantes : je suis allé voir mes techniciens, qui m'ont répondu qu'à ce jour, on n'en est qu'à des études d'assez haut niveau. Le détail de ce que l'on va faire dans les différentes gares, on ne l'a pas encore. Donc ils travaillent à dire d'experts sur les infrastructures. En gros, on a un schéma de desserte qui dit ce que l'on veut comme trains. Derrière, on va descendre sur le schéma des infrastructures ferroviaires (le SIF) et, derrière, on arrivera à une infrastructure. Donc on traduit un besoin de desserte en schéma d'infrastructures puis en infrastructures. Ils sont en train de traduire ce schéma de desserte en schéma d'infrastructures sur le réseau classique. Je n'ai pas encore les éléments et ils n'ont pas été capables de me dire quand j'aurais la liste des travaux prévus dans les gares existantes.

C'est l'une des questions qui va sans doute être débattue dans le groupe de travail thématique « gares » parce que c'est une question importante. Ce que je peux vous proposer, c'est que, dès qu'on a les éléments, on vous en fera un retour, au groupe n°3 ou au groupe n°4, mais à ce jour, je n'ai pas les éléments.

On avait une question sur l'intérêt de la gare nouvelle Nice-Aéroport : ce sera fait.

Vous avez demandé des informations sur la localisation des ateliers de maintenance dans les Alpes-Maritimes. On a des éléments à vous présenter.

On va donner la parole à M. Molinari.

2.2 LES CONNEXIONS PRÉVUES AVEC LE RÉSEAU ITALIEN : PRÉSENTATION DU GIR MARALPIN

Jacques MOLINARI – En introduction, je vais vous présenter notre position sur la problématique de la traversée-desserte de la Côte d'Azur.

Voici une illustration tirée du projet Arcomed qui a été conduit depuis le début du débat public jusqu'aux deux années passées, qui montre combien le projet s'inscrit dans l'arc méditerranéen.

L'image suivante présente notre secteur, le secteur maralpin (c'est-à-dire les Alpes qui plongent dans la mer) et notre secteur d'études depuis l'Estérel jusqu'à la frontière italienne et au-delà.

L'image suivante : voici la proposition que nous avons faite, dès avant le débat public sur la LGV PACA. Notre objectif était de répondre aux besoins de l'aménagement du territoire dans sa conception la plus vaste possible, pas seulement la Côte d'Azur, mais la région et l'arc méditerranéen.

Notre objectif, c'est de desservir les cœurs de ville. Cela répond à l'analyse faite récemment par la sénateur-maire de Strasbourg sur l'importance des gares au cœur des villes et l'énorme progression de leur trafic voyageurs avec, dans le cadre de la perspective du Grenelle de l'environnement, la multiplication par 4 du trafic des gares en cœur de ville. Donc pour nous, les

gares au plus près des cœurs de ville, c'est évidemment Cannes, Cannes La Bocca à la rigueur, Nice Thiers, Monaco et Vintimille pour le raccordement avec le réseau ferré italien.

Fabien PASTOUR – Dans le groupe de travail Sophia, la représentante du GIR Maralpin nous a dit qu'elle voulait Nice St Isidore.

Jacques MOLINARI – Chacun est libre de son choix, mais, en ce qui nous concerne, il n'est pas question de St Isidore. St Isidore, ce n'est pas un cœur de ville.

Je rappelle les avantages d'une implantation de gare en centre-ville : la restructuration urbaine (la reconstruction de la ville sur la ville), les économies d'emprises et d'ouvrages et les interconnexions aisées entre les lignes principales existantes (les lignes historiques), leur embranchement et connexion et la ligne nouvelle.

Et puis, l'autre motif, notre orientation, notre grande ligne directrice, c'est de préserver les fonctionnalités fret sur la traversée de la Côte d'Azur, mais également pour l'approvisionnement de la Côte d'Azur et tous les aspects de fret et logistique.

Laurence GONTARD – M. Molinari, juste pour remettre dans le contexte, lors du groupe de travail précédent, il avait été dit que vous alliez faire une présentation sur les connexions avec le réseau italien. Là, en fait, vous faites une présentation sur la proposition globale du GIR Maralpin par rapport à la LGV.

Jacques MOLINARI – J'y viens. Je rappelle les grandes lignes de notre analyse, parce qu'elles impliquent ce qui va venir. On ne peut pas parler de ce qui se passe en Italie sans avoir une idée claire de ce qui se déroulera en France.

En ce qui concerne la traversée-desserte de la Côte d'Azur, nous tenons à préserver la mixité, la compatibilité du tracé historique et du tracé nouveau.

Vous avez là un schéma caricatural de notre vision, avant que le débat public ne s'ouvre : on montrait bien, par des tracés « vue d'artiste » la nécessité de franchir 2 échelons à la traversée : Cannes-Nice et Nice-Vintimille. Vous constatez que les distances séparant ces 3 nœuds sont équivalentes.

J'en viens à une autre image, celle des 3 gares principales à la même échelle : vous constatez les emprises de La Bocca, les emprises de Nice Ville qui paraissent toutes petites, mais qui sont très importantes, et les emprises de Nice St Roch. Nous disposons dans les Alpes-Maritimes de 3 grandes emprises ferroviaires qui se prêtent particulièrement à des nœuds ferroviaire entre la ligne nouvelle et la ligne historique.

Image suivante : c'est aussi très caricatural, cela ne préjuge pas des tracés, mais cela donne une idée des possibilités d'insertion des lignes nouvelles.

La suivante : on nous dit tout le temps que RFF n'étudie pas les tracés et n'en propose pas. Or celui-ci est extrait d'un dossier préliminaire au débat public. C'est une étude de RFF et de la SNCF pour surmonter la difficulté de réaliser une 3^{ème} voie qui était, à l'époque, considérée comme la solution idéale pour résoudre les problèmes de traversée de la Côte d'Azur. C'est un tracé de ligne nouvelle (en bleu en pointillés), elle part de La Bocca, elle aboutit à Antibes, elle est réalisée en bitube pour la grande vitesse et son coût a été estimé à 0,6 milliard d'euros. Souvenez-vous que chaque fois que RFF nous parle d'une modification de l'un de ses projets, RFF invoque toujours un milliard de coût supplémentaire. Vous avez là un tracé délicat, dans une zone difficile, tracé en tunnel bitube et le coût, à l'époque, a été estimé à moins d'un milliard.

C'est vous dire que, malheureusement, nous discutons souvent dans le vide alors que l'on sait pertinemment que des études très précises ont été réalisées. Cette étude-là est antérieure au débat public.

La suivante s'il vous plaît : ça, c'est un énorme raté d'aménagement. Cette photo a été prise la veille de la 1^{ère} réunion du débat public à Nice et elle vous montre la tranchée St Philippe. Les travaux que vous voyez sont les travaux de réalisation de la 2^{ème} voie rapide. Ces travaux ont été réalisés sur les anciennes emprises du PLM. C'est dire à quel point, à l'époque où l'on a réalisé la ligne historique, ces emprises étaient vastes. Bien sûr, il s'agissait de ligne tracée en rase campagne, avec des talus naturels de pente faible. Ces emprises ont été l'objet des convoitises des villes riveraines. Cette opération toute récente – elle a été engagée en 2005 – a condamné l'augmentation de capacité de la ligne historique entre St Augustin et Nice Ville. Or déjà à l'époque, la ville de Nice prônait la réalisation d'une grande gare intermodale à St Augustin.

Comment remédier à cela ? Nous ne le savons pas, mais j'aurais peut-être l'occasion, sinon ici, dans d'autres cénacles, de montrer combien l'exploitation d'une ligne à 2 voies est insurmontable dès que le trafic s'intensifie. Nous sommes en train de vivre cela entre Menton et Nice, parce qu'au moindre incident, les administrations ferroviaires n'arrivent pas à écouler le trafic.

La suivante s'il vous plaît. Voici une vue aérienne des installations de Nice : Nice Thiers et Nice St Roch. On conçoit fort bien que la ligne nouvelle peut s'y frayer aisément un passage. Nous avons représenté en bas à gauche une possible arrivée de la ligne nouvelle, si l'on s'affranchissait de son arrêt imposé à Nice St Augustin. Sous les collines, on débouche directement sur le plateau de Nice Thiers, sans travaux d'emprise nécessaires.

Le cliché suivant. On se rapproche de l'Italie. Ceci est très intéressant aussi. C'est dommage que le représentant du Conseil général ne soit pas là.

Laurence GONTARD – Il est là.

Alain ROLLAND – Je suis là.

Jacques MOLINARI – Excusez-moi, je ne vous avais pas vu. Cette étude a été engagée il y a longtemps, en 1995. Nous avons eu accès à un petit document. Ce tracé nous paraît particulièrement judicieux. C'est quelque chose de très sérieux. Il part de St Roch, il longe le vallon de La Gaye, il aboutit tout près de Monaco, il n'en faudrait pas beaucoup pour qu'il vienne jouxter la gare actuelle de Monaco, ensuite il traverse le vallon du Careil et il débouche au nord du Parco Roya à Vintimille.

Voici les emprises ferroviaires de Vintimille. Au Nord le Parco Roya qui est bordé par la ligne de Tende. Le raccordement qui permet aux trains de marchandises venant de Marseille, le raccordement passant sous la vieille ville de Vintimille rejoint la ligne du bord de Mer au Parco Roya qui, actuellement, fonctionne en impasse.

Et puis le double pont sur la Roya, 4 voies ferrées, les 2 voies qui desservent et le Parco Roya et la ligne de Tende sur le pont situé au Nord et, sur le pont sud, les 2 voies en provenance de Nice et Marseille.

Là, j'ouvre une parenthèse, il faut savoir que, naguère, il y a eu des rencontres transfrontalières organisées à l'initiative des municipalités de Menton et de Vintimille réunies pour se partager les emprises du Parco Roya. Etaient présents à ces rencontres qui se sont échelonnées sur plus d'une année les représentants des administrations ferroviaires françaises et italiennes, du Conseil régional et du département des Alpes-Maritimes.

Ce cénacle est resté muet devant les ambitions conjointes des municipalités de Menton et de Vintimille. Un seul s'est élevé avec votre serviteur contre ce projet, en invoquant des perspectives à long terme mais peut-être à court terme d'une ligne nouvelle reliant la France et l'Italie et l'importance de préserver ces emprises pour faire face au besoin qui serait généré par la création de la nouvelle ligne. Seul le représentant du réseau ferré italien, le directeur de la région Ligurie, a bien voulu soutenir mon point de vue.

Nice Matin, notre seule source d'information dans les Alpes-Maritimes, s'est fait l'écho d'un projet de circuit automobile sur le Parco Roya, peut-être pour suppléer à la disparition du circuit automobile urbain de Monaco. C'est vous dire à quel point nous sommes en plein délire alors que nous aurons des besoins très importants à très long terme, à l'image de ce qui a été fait par le PLM avec la construction de la ligne de Paris à Vintimille...

Je vais enchaîner sur la 2^{ème} partie de la présentation.

Cette carte a été dressée lors du grand projet de percée autoroutière du Mercantour. C'est à cette occasion que nous avons créé le GIR Maralpin, pour essayer de souligner les dangers colossaux que présentait la percée d'une autoroute à travers le massif du Mercantour. L'objectif officiel mais tu aux populations était de favoriser le trafic de poids lourds entre la péninsule ibérique et l'Europe centrale et orientale, alors qu'il était annoncé aux populations locales comme un moyen de désenclaver la Vallée de la Tinée et de l'ouvrir à la clientèle sportive et touristique du Piémont.

A cette époque, dans le cadre de la loi Loti, nous avons voulu inciter à la réflexion sur le ferroviaire. C'est comme cela que je me suis consacré énormément à ces réflexions sur les traversées ferroviaires alpines depuis la Suisse jusqu'à chez nous, en montrant combien la ligne de Tende est une ligne d'excellentes caractéristiques et pouvait se prêter à un transit voyageurs et fret.

Sur cette carte, sont représentées les autoroutes et les voies ferrées. J'attire votre attention sur des franchissements alpins. Le sort de la ville de Nice et de la Côte d'Azur dépendait à l'époque de la percée autoroutière du Mercantour. Maintenant, on veut à tout prix doubler le tunnel routier de Tende en méconnaissant d'une part la potentialité de la ligne ferroviaire et aussi les franchissements alpins, notamment le col de Linari, sur lequel il y a une galerie exploratoire, une galerie de base qui était en attente d'élargissement et qui va faire l'objet de réalisation routière moderne. Cet itinéraire entre le Piémont et la Riviera des fleurs ouvrira un itinéraire plus séduisant que l'itinéraire au pied du col de Tende.

Au-delà, vous voyez les 3 autoroutes qui relient le littoral ligure au Piémont et puis des voies ferrées. Sur les voies ferrées, j'y viens.

Regards sur 16 années d'investigations et de suivi par le GIR Maralpin des projets et réalisations infrastructurelles liguro-piémontaises.

C'est un travail de fourmi et un travail sérieux que nous avons accompli depuis notre création. Cela fait l'objet de documents techniques qui sont, pour l'essentiel, sur le site du GIR Maralpin, mais que, malheureusement, les autorités locales et régionales n'ont pas cherché à exploiter.

Sont transparentes à l'occasion des débats publics un certain nombre d'analyses et de données que nous avons invoquées lors des nombreux débats publics qui ont constellé notre territoire depuis le projet d'extension du port de Nice jusqu'à la ligne Languedoc-Roussillon et la Vallée du Rhône et le projet d'autoroute Grenoble-Sisteron, en passant par la LGV PACA. Ne nous attardons pas là-dessus.

Je voudrais aussi évoquer les colloques et visites techniques que nous avons organisés pour les plus grands organismes ferroviaires et techniques, à notre initiative. Et puis, en rouge, cela mérite d'être dit, un hommage des autorités génoises dans le cadre du prix international de la communication (communication au sens large). Nul n'est prophète en son pays ! Nous sommes en Ligurie, mais pas dans les Alpes-Maritimes ni non plus en région PACA.

Là, c'est une représentation très schématique du réseau ferroviaire. En bleu les lignes non électrifiées ou du moins, pour ce qui concerne Limone-Vintimille désélectrifiée puisqu'elle l'était avant-guerre. Mes souvenirs d'enfant sont très vifs à ce sujet, j'ai vu là la première fois de ma vie des motrices électriques remontant la vallée de la Roya. Le long du littoral, les traits épais correspondent aux lignes à double, les traits moins épais aux lignes à voie unique. Et puis Savone, d'où rayonnent deux lignes vers le Piémont et Gênes.

La suivante s'il vous plaît. L'état de la situation depuis peu entre Vintimille et Gênes, 147 kms. Entre Vintimille et Bordighera, la ligne était déjà à double voie avant la guerre. Mais après, au-delà de Bordighera jusqu'à Savone, la ligne est restée longtemps à voie unique avec ces courts tronçons à double voie.

Après guerre, à partir de Gênes en direction de Savone, la ligne a été mise à double voie avec des caractéristiques modernes. Récemment, entre Ospedale et San Lorenzo del Mare à l'orée d'Imperia, un tronçon de ligne nouvelle a été réalisé avec des caractéristiques modernes, ainsi qu'une halte souterraine à San Remo et une gare à Arma di Taggia.

Ceci permet d'ouvrir une parenthèse sur les ratés de ces réalisations relativement récentes. La gare souterraine de San Remo reste au cœur de la ville mais elle est accessible par une longue galerie de 150 mètres, ce qui est dissuasif. La nouvelle gare halte de San Remo a perdu de sa clientèle, ce qui n'est pas le cas de la gare de Monaco qui est réussie par ses accès.

Voilà l'état de la situation actuellement. Des travaux sont en cours ; vous avez le tronçon de ligne à double voie de Vintimille jusqu'à San Lorenzo à l'entrée d'Imperia. Puis, à partir de Finale Ligure, nous avons la ligne moderne jusqu'à Gênes. Il y a donc une césure avec une petite exception entre Albergo et Loaldo, qui est une ligne à double voie en bord de mer aussi menacée que notre PLM entre Antibes et Cagnes/Mer. Cette partie entre San Lorenzo dal Mare et Finale Ligure fait l'objet de grands travaux. Une section de 18 kms est en cours de réalisation.

Voilà la totalité de la ligne entre Vintimille et Gênes. Vous voyez en trait noir la ligne historique. Au-delà, en rouge, à partir de Finale Ligure jusqu'à Gênes, c'est une ligne moderne. Puis, vous avez la ligne en noir qui est en cours de rénovation, d'un remodelage. Il s'agit d'une reconstruction à l'intérieur des terres, quasiment en souterrain et en viaduc (trois quarts en souterrain et un quart en viaduc). C'est dire l'audace de nos voisins italiens parce qu'ils réalisent là une prouesse qui est indiscutablement coûteuse et audacieuse puisque cette succession de tunnels et d'ouvrages coûte du temps et de l'argent. Elle est réalisée avec des caractéristiques remarquables : vitesse de ligne 200 à l'heure, gabarit d'ouvrage C, c'est-à-dire le plus grand gabarit courant en Europe, hormis la traversée de la Manche et le futur tunnel Lyon-Turin. C'est donc une ligne qui va se prêter à une très bonne exploitation.

En revanche, on peut regretter que, sur certaines sections, la ligne ancienne soit sacrifiée. Il eût été astucieux de la part de nos voisins italiens de préserver une partie de la ligne à voie unique, de manière à mieux desservir que ne le fait la ligne nouvelle l'enchaînement de stations littorales.

C'est ce que nous n'allons pas faire nous, nous l'espérons vivement, la ligne nouvelle va dupliquer la ligne ancienne et répondre à 2 impératifs : les liaisons moyenne et grande distance tout en préservant la desserte littorale.

Une parenthèse, l'ancien ministre Escayol qui est le patron des entreprises de transport sur le littoral ligure avait proposé la réalisation sur la plateforme abandonnée d'un trolleybus, un transport guidé à voie unique, mais à évitement automatisé, qui est un moyen astucieux de desservir le littoral. Malheureusement, ce projet sera abandonné, mais il n'en reste pas moins que l'emprise ferroviaire historique est démolie maintenant. On peut déplorer que la ville de Menton n'ait pas voulu suivre nos conseils en réalisant la voie verte entre la principauté de Monaco et Bordighera sur laquelle nous avons beaucoup travaillé avec nos amis de la région ligure.

Voici la nouvelle ligne : les travaux sont très avancés, tous les ouvrages souterrains sont terminés. La nouvelle gare d'Imperia est construite en viaduc, elle est en cours de réalisation, on peut se demander si c'était nécessaire. C'est une gare à 4 voies à quai. Une partie de la gare est en souterrain. Il y a 3 souterrains : un souterrain à double voie et un souterrain à voie unique. La plateforme est à cheval sur le fleuve Imperia. Je vous invite à aller voir ces travaux, à la sortie Est d'Imperia. Et puis à Andora, où nous avons amené la délégation de représentants de la société française de grands ouvrages souterrains visiter le chantier au moment où il venait de s'engager.

Les délais de réalisation n'ont pas été respectés, mais on ne condamnera pas nos voisins italiens pour autant parce que je crois qu'ici, avec la LGV PACA, on est loin de suivre le calendrier que l'on s'était fixé.

La photo suivante : voilà les caractéristiques de la ligne. Vous pouvez trouver cela de manière beaucoup plus détaillée dans nos documents. Cela, c'est une présentation grand public. Rayon de courbe de 2 km. Les pentes sont très faibles, comme sur la ligne PLM. Le classement des vitesses : les administrations ferroviaires italiennes sont très pointilleuses, très techniques, beaucoup plus qu'elles ne sont en France, la nature des circulations est caractérisée par la nature des engins de circulation (A, B, C et P pour le pendulaire).

Le tableau suivant : cette image est destinée à vous montrer combien on est loin du désert qu'imaginaient jusqu'à une période récente les administrations ferroviaires françaises. Contemplez le maillage du réseau italien. Depuis Savone, vous avez deux lignes à voie unique qui s'entrecroisent et qui débouchent sur 2, puis 3 lignes qui desservent le Piémont.

A partir de Gênes, vous avez 3 lignes principales, l'une sous le col du Turchino, qui est une ligne à voie unique mais à caractéristiques assez bonnes, avec un tunnel de 8 km de long, mais à double voie, et qui dessert Alessandria d'un côté et de l'autre Turin.

Au départ du cœur de Gênes, les 2 lignes à double voie. Au-delà, partent les 2 lignes dites dei Giovi : la ligne historique (le siège de la 1^{ère} percée ferroviaire en montagne, le tunnel dei Giovi), doublée 15 ou 20 ans après par une ligne de doublement.

Une représentation du territoire de Gênes. Vous distinguez le port. Nous avons depuis Marseille par la ligne littorale. Vous avez une 1^{ère} antenne qui a été réalisée tout récemment, qui est destinée à desservir le port de Voltri vers la ligne du Turchino, pour permettre l'acheminement en 1^{ère} phase du transport combiné vers le Piémont par la ligne à voie unique du Turchino.

Au Nord, les 2 lignes dei Giovi qui desservent Gênes.

Dans Gênes, trois lignes à double voie qui desservent les deux principales : la gare Principe et celle de Brindole. Ces installations sont d'une très grande capacité, mais les Génois ont décidé, dans le cadre d'un plan national, la création d'une 3^{ème} percée : le Terzo Valico.

Sur cette carte, vous avez les travaux en violet qui sont déjà achevés, d'autres qui sont en cours et d'autres qui sont très sérieusement engagés pour permettre d'obtenir les 3 doubles voies de traversée entre les deux gares et deux lignes à double voie en direction de Rome.

On en vient au Terzo Valico. Terzo Valico est un tunnel de base de 34 kms, c'est une ligne nouvelle de 54 km avec des rampes tout à fait modérées (moins de 10 pour 1000) et une vitesse de tracé de 150 km/h. Voilà encore une réalisation extraordinaire qui s'inscrit dans la nouvelle vision de l'aménagement des lignes nouvelles. Les Italiens nous devancent parce que, comme vous avez pu le lire dans les revues spécialisées, le directeur général délégué de RFF vient de proclamer que l'ère des LGV est achevée et qu'il faut s'orienter vers des réalisations nouvelles qui répondent mieux aux besoins des populations.

La photo suivante : voici le schéma futur avec, en rouge, le Terzo Valico et ses raccordements, raccordements directs avec la ligne en provenance de Nice et de Marseille, c'est-à-dire que des trains de marchandises pourront être directement acheminés sur la nouvelle percée de base. Trains de marchandises et également trains de voyageurs puisque ces lignes sont compatibles tous trafics, mais avec des tracés remarquablement aisés.

Même chose pour le port de Gênes. Voici un schéma qui montre les capacités futures de cet ensemble de lignes nouvelles. A gauche en trait fin, la ligne du Turchino qui est toujours exploitable avec des rampes de 16 pour 1000 et ce dispositif puissant reliant le golfe de Gênes à la plaine padane qui est toute proche.

Image suivante : voici un schéma de la stratégie pour les autoroutes ferroviaires, avec le Lyon-Turin en rouge et les bretelles qui relient à cet axe Est-Ouest le reste du réseau principal italien.

La suivante nous intéresse davantage : en pointillés rouges, vous avez le Terzo Valico et les relations. Vous avez cela à l'échelle géographique, la distance très courte qui sépare Gênes de Milan et surtout la qualité de la liaison qui va être instaurée entre Gênes et Milan et entre Gênes et Turin.

Je termine par un inventaire des différentes études que nous avons réalisées sur ces sujets. Aujourd'hui, je ne vous ai donné qu'une vision sommaire de ce que nous avons recueilli auprès des autorités ferroviaires italiennes, des bureaux d'études italiens, dont je tiens à souligner la disponibilité et la courtoisie.

Laurence GONTARD – Merci beaucoup, M. Molinari, pour cette brillante présentation, que nous mettrons en ligne sur le site avec la présentation du jour. Je vous invite tous à aller voir le site du GIR Maralpin pour en savoir plus. Je vais repasser la parole à Fabien pour la suite.

Fabien PASTOUR – Est-ce que cette présentation appelle des questions de votre part ?

Philippe PINOLI – Au niveau des cartes, est-ce que ce sont des projets ou ce sont des choses financées, planifiées ?

Jacques MOLINARI – C'est planifié. C'est engagé.

Philippe PINOLI – Aujourd'hui, cela veut dire que la SNCF, dans la taille de tuyau qu'elle demande côté français, n'envisage pas de faire passer des trains de l'autre côté.

Fabien PASTOUR – Il y a des trains qui sont prolongés vers l'Italie. Dans le schéma de desserte, il y a un certain nombre de trains à grande vitesse, de TER et autres qui sont prolongés vers l'Italie, mais il faut voir avec les Italiens combien de fois ils souhaitent s'arrêter avant d'arriver à Gênes ou ailleurs. Les éléments que vous a présentés M. Molinari datent de 2004. J'avais une présentation plus récente, qui date de septembre 2011, quand j'étais allé les voir pour ce groupe de travail. J'ai des éléments de phasage un peu plus à jour parce que les travaux n'ont pas avancé exactement comme il était marqué là. Au départ, ils devaient finir pour 2013 et là, actuellement, ils sont plutôt partis sur 2018, 2020, suivant les sections.

Philippe PINOLI – Est-ce que le projet de LGV PACA prend en compte ce qui se passe de l'autre côté ?

Fabien PASTOUR – Oui.

Philippe PINOLI – Deuxièmement, est-ce que l'on a une idée de ce qui va se passer de l'autre côté. Est-ce que l'on aura des Paris-Gênes qui s'arrêteront à Nice, des Paris-Milan ? Est-ce qu'il y a du potentiel vis-à-vis de la distance, vis-à-vis du tarif ? Cela sur la partie très longue distance. Et sur la partie TER : est-ce que l'on aura des TER transfrontaliers qui vont au-delà de Vintimille sans rupture de charge ?

Joël ALBA – Cela a existé déjà, il y avait des trains de Nice jusqu'à Milan, de Nice jusqu'à Bâle.

Fabien PASTOUR – Sur la collaboration entre RFF et le réseau italien, RFI, on se rencontre très régulièrement, il y a des points de rencontres qui existent, il y a des groupes de travail qui vont être montés dans le cadre du projet. On travaille ensemble sur tous les points techniques, on échange aussi sur des conceptions de tracé. J'étais en avril en Italie avec Jean-Michel Cherrier pour discuter de tous ces projets-là.

Sur la partie desserte, dans les schémas de desserte que l'on vous a présentés la dernière fois, il y a des trains sur Milan, sur Gênes, sur Turin qui sont intégrés. C'est parce que l'on bosse avec les Italiens que l'on sait que l'on a un besoin. C'est plutôt des trains grande ligne. Des liaisons Paris-Gênes ou Paris-Turin en passant par la côte, ce n'est pas vraiment l'idéal, je pense que ces gens-là prendront plutôt l'avion. Par contre des Nice-Milan, Nice-Turin, Nice-Gênes, Marseille-

Milan, c'est faisable en TGV avec des temps qui sont compatibles avec les besoins des voyageurs. Donc ce sont des choses qui seront proposées. Quand vous êtes entre 3 et 4 h de train, c'est ce qui intéresse les gens. Au-delà, ils vont plutôt prendre l'avion.

Des dessertes TER, comme le monsieur des Amis du rail le disait tout à l'heure, il y avait des trains du quotidien qui faisaient la côte par le passé, mais ils n'existent plus à ce jour en raison de matériel et de signalisation non compatibles entre la France et l'Italie. La nouvelle ligne sera aux normes européennes, donc elle sera interopérable. Et puis, il y aura du matériel tri-tension qui sera disponible qui permettra de travailler sur les 3 zones différentes du secteur. On pourra donc remettre des trains du quotidien qui feront du Nice-Gênes.

Laurence GONTARD – Pas d'autre question sur la présentation du GIR ? On enchaîne.

2.3 INTERET DE LA GARE NOUVELLE NICE-AEROPORT

Fabien PASTOUR – Cette question a été posée dans ce groupe et dans d'autres groupes.

L'objectif à Nice, comme l'a dit M. Molinari, c'est de desservir Nice grâce à une gare centrale (Nice Ville) en minimisant au maximum le coût.

Dans les 4 scénarios, la desserte de Nice Ville est prévue, soit en passant en surface avec une domestication des trains. Ce que l'on appelle domestication, c'est à partir de Nice-Aéroport, aligner les uns derrière les autres à la même vitesse pour arriver à Nice Ville. C'est les scénarios 1, 3 et 4. C'est la solution la moins chère parce que l'on passe sur une infrastructure qui existe, les rails sont déjà là, il faut moderniser la signalisation, rajouter certains éléments de communication entre les différentes voies, mais c'est faisable et les voies existent. Soit, dans le scénario n°2, le scénario de la grande vitesse, c'est celui où l'on passe sous Nice en tunnel. Cela veut dire que, soit l'on aura des trains directs qui s'arrêteront à Nice-Aéroport et qui fileront vers l'Italie, soit une partie des trains s'arrêteront à Nice-Aéroport, puis utiliseront la ligne classique pour aller à Nice Ville. Donc dans les 4 scénarios, on peut toujours desservir Nice Ville.

Si l'on n'a pas cette gare nouvelle de Nice-Aéroport, la desserte de Nice Ville en surface n'est pas faisable simplement. Cela veut dire que, si l'on n'a pas la possibilité de dégager des trains à partir de Nice-Aéroport vers Nice Ville en surface, on ne sait pas (je l'ai demandé à nos bureaux d'études qui me l'ont confirmé) mettre une tête de tunnel... Si l'on doit aller dans la gare de Nice Ville depuis Nice-Aéroport, on doit domestiquer les trains et donc on ne peut pas utiliser que deux voies pour desservir Nice, il faut rajouter des voies dans le centre de Nice et donc casser des murs et des maisons pour y arriver.

L'alternative est de desservir Nice ville en tunnel avec une gare souterraine. Cette solution cumule plusieurs inconvénients. Au coût d'un souterrain, il faut ajouter celui d'une gare ferroviaire importante (800 millions d'euros). On arrive donc à un surcoût important pour le projet pour des fonctionnalités qui sont quasiment les mêmes et qui ne sont pas intéressantes pour l'utilisateur parce que cela veut dire qu'il faudra qu'il passe d'une gare à l'autre pour avoir des correspondances avec les TER, ce qui n'est pas forcément l'idéal. Donc offre de service quasiment identique et un surcoût très important qui fait que cette solution n'a pas été retenue.

Jacques MOLINARI – Je n'ai pas très compris cette histoire de gare souterraine à Nice.

Fabien PASTOUR – On nous a dit pourquoi on n'avait pas dans un scénario la possibilité d'avoir une gare souterraine.

Jacques MOLINARI – Cela paraît extravagant.

Fabien PASTOUR – Oui, mais la question est posée, donc on y répond.

Jacques MOLINARI – Il suffit de le dire que c'est extravagant, on n'a pas besoin de démontrer quoi que ce soit.

Marcelle DUMOULIN – Ma question, ce n'était pas la gare souterraine, c'était : pourquoi deux gares à Nice ? Je n'ai rien compris à ce que vous avez démontré dans la page précédente.

Fabien PASTOUR – On a besoin d'une centralité pour desservir le centre ville de Nice. Pour y arriver, il y a 2 possibilités.

Soit vous imaginez passer en surface avec la ligne existante sans détruire Nice et, à ce moment-là, vous êtes obligé d'avoir une gare nouvelle pour créer la possibilité de domestiquer les trains, c'est-à-dire de mettre les trains les uns derrière les autres à la queue leu leu. La gare de Nice-Aéroport permet cela.

Soit vous avez un tunnel sous Nice et le besoin d'une gare souterraine sous Nice pour connecter les deux.

Jacques MOLINARI – Ce qui vous gêne, et on le comprend, c'est qu'il n'y ait que 2 voies entre St Augustin et la gare de Nice ville. La solution apparemment la plus simple et la plus économique, c'est d'élargir les emprises et d'implanter deux voies supplémentaires, au détriment non pas d'immeubles, mais d'une voie routière.

L'autre volet de l'alternative : en supposant qu'en domestiquant, on puisse faire circuler les trains à la queue leu leu, ce qui est assez naïf, il faut faire une gare de stockage à St Augustin. Cette gare de stockage à St Augustin s'accompagne forcément de pertes de temps considérables. Quand on se bat pour le Nice-Paris en 4h et que l'on s'accommoderait d'une solution aussi saugrenue, stocker des trains sur une gare à créer à St Augustin qui sera déjà large, il y a quelque chose qui ne va pas. Dans les raisonnements de RFF – ce n'est pas vous qui êtes en cause –, on arrive à un foisonnement d'idées abracadabrantes face à un projet qui est relativement simple à réaliser. Si les deux voies ne suffisent pas, et nous le démontrons aisément, mettons 4 voies, mettons le coût nécessaire pour le faire, on ne détruit pas d'immeuble, on détruit simplement une chaussée. Là, nous avons un représentant éminent des services techniques de la ville de Nice qui peut vous dire qu'à la rigueur, cela peut être envisagé. Il vaut mieux entraver un peu la circulation routière pendant les deux années de ce chantier plutôt que condamner à tout jamais pour le siècle à venir tout le système ferroviaire que l'on est en train de mettre péniblement en place.

Fabien PASTOUR – La domestication se fait partout dans le monde, sur des distances beaucoup plus longues, plus de 20 km. Je ne vois pas pourquoi cela ne marcherait pas en France. Les bureaux d'études avec lesquels on travaille et leurs experts nous disent tous que la domestication, ça marche. Entre casser une voie rapide et des immeubles et mettre en œuvre des systèmes de signalisation qui sont que de l'électronique, c'est quand même beaucoup plus simple de travailler sur la voie existante. A Nice-Aéroport, il y a de la place pour le faire, et profiter de cette occasion pour faire un pôle d'échanges lourd, sur lequel on va connecter l'avion, le tramway, le bus, les parcs-relais pour avoir une desserte importante de l'Ouest de Nice.

La présentation va plus loin que ce que vous avez demandé, Madame, parce que l'on voulait vous faire partager ce que l'on avait dit dans les autres groupes et il y avait une question sur le besoin non pas de faire cette gare à Nice-Aéroport, mais une demande de la faire à St Isidore. C'est pour cela que ce que l'on vous présente là va plus loin que votre demande initiale.

Marcelle DUMOULIN – Il y a un phénomène de résonance, je n'entends pas ce que vous dites, je vais changer de place.

Fabien PASTOUR – Je vais parler sans micro. Nice-Aéroport, cela permet d'optimiser le coût de l'infrastructure parce que l'on n'a pas de foncier à acquérir, pas de bâtiment à détruire, pas d'infrastructure routière à détruire. Si l'on imagine faire le scénario 1, 3 ou 4, avec ce schéma de passage en surface, il nous reste toujours la possibilité dans un futur proche ou lointain d'évoluer et de rajouter ce tunnel un jour.

La domestication existe en Suisse notamment, sur plus de 20 km, cela marche très bien. Je sais que vous bossez beaucoup avec les Italiens, M. Molinari, allez voir ce que font les Suisses. La domestication, c'est prendre en compte le fait que l'on a 2 points d'arrêt qui ne sont pas très loin l'un de l'autre, tous les trains (TGV, TER, trains de marchandises, Corail) peuvent circuler à la même vitesse et être mis les uns derrière les autres, avec un pôle d'échanges Nice-Aéroport qui permet un pôle d'échanges à connotation plus grande vitesse (ce serait un pôle dont 50 à 60 % de la clientèle serait de la grande vitesse) qui permet de se connecter vers Cannes ou l'aéroport. Parce que l'on a un besoin fort de desservir l'Ouest non seulement par la gare Ouest Alpes-Maritimes mais aussi par Nice-Aéroport, pour libérer les créneaux sur l'aéroport de Nice pour renforcer sa vocation internationale, ce qui correspond aux objectifs du Grenelle 2. L'avion, c'est pour les transports long et les trains, c'est pour les transports courts (3, 4, 5 h).

Guy MULLER – Pour répondre aux propos de M. Molinari concernant la position de Nice en la matière, nous avons considéré il y a déjà pas mal de temps que le principe d'une 3^{ème} voie entre St Augustin et Thiers était quand même intéressant. Les emprises théoriquement sont réservées pour 3 voies, donc il y a la place. Ce qui est plus délicat, c'est les conditions de réalisation, en particulier au niveau des ouvrages d'art. On a proposé il y a quelque temps la possibilité de mettre à disposition provisoirement des emprises routières en vue de la réalisation d'une 3^{ème} voie. Nous considérons, même si, du point de vue capacité, deux voies suffisent, indiscutablement, le point faible de ces 2 voies, c'est leur fragilité, leur manque de robustesse, en cas d'incident.

La 3^{ème} voie, même si l'on nous a expliqué noir sur blanc qu'elle n'amenait pas de capacité supplémentaire, permettrait un soulagement important en cas d'incident. Notre position a été de dire : une 3^{ème} voie ne serait pas inutile en ce sens. Une 3^{ème} voie, compte tenu des conditions de réalisation, sera de plus en plus difficile à réaliser. Elle est a priori déjà très difficile, et plus le temps va passer, plus elle sera difficile à réaliser.

La 4^{ème} voie (en supprimant une chaussée de l'autoroute urbaine), c'est une autre problématique. Pour que le tramway fonctionne, il ne faut pas que l'on aille trop facilement en voiture au centre ville, c'est une évidence. Entre la voie ferroviaire et le tramway, je pense que l'on disposera depuis St Augustin de deux modes de transport collectif qui pourraient permettre d'être une bonne solution à la voiture. Aujourd'hui, il y a des tuyaux routiers qui sont relativement importants, notamment la Promenade, la voie rapide. L'autoroute, c'est une autre histoire. Il y a des prévisions de restriction de gabarit sur la promenade. La voie rapide, je n'ai pas entendu parler de prévision de modification. C'est une question qui n'est pas fondamentalement posée sur les 4 voies.

Sur les 3 voies, je le répète, c'est éventuellement jouable, ne serait-ce qu'en phase provisoire, dans la mesure où les emprises existent. Une 3^{ème} voie nous paraîtrait en tout état de cause, indépendamment des augmentations de cadencement, même aujourd'hui, beaucoup plus sécurisante que les deux seules voies.

Marcelle DUMOULIN – Je souhaiterais intervenir ultérieurement, s'il vous plaît.

Fabien PASTOUR – D'accord.

2.4 UNE GARE TAGV A NICE ST ISIDORE

Fabien PASTOUR – Là, je vous apporte des éléments de réponse sur ce qui a été dit dans un autre groupe. Cette question de la gare à Nice St Isidore a été aussi portée par quelqu'un du GIR Maralpin.

Jacques MOLINARI – Ce n'est pas la position du GIR Maralpin.

Fabien PASTOUR – On nous a demandé : pourquoi faire Nice-Aéroport ? Pourquoi ne pas faire une gare à Nice St Isidore qui soit la gare grande vitesse de Nice ?

Premier point, de St Isidore, on se voyait mal passer en surface, hormis reprendre les emprises des Chemins de fer de Provence (le raccordement des Chemins de fer de Provence au réseau RFF est impossible car ce n'est pas le même écartement des voies : voies métriques pour le Chemin de fer de Provence) et après connecter le Chemin de fer de Provence à une gare de Nice Ville. Passer en surface, ce n'était pas très facile. On s'était dit : éventuellement, on passe en tunnel entre St Isidore et Nice ville. Là, le problème, c'était la série de tête de tunnel vers Nice Ville pour arriver à faire sortir tous ces trains-là. Je n'imagine pas détruire une bonne partie du quartier pour la tranchée couverte qui arrive sur la tête de tunnel et qui débouche dans Nice Ville... C'est difficilement envisageable ou carrément pas envisageable de mettre une tête de tunnel à Nice Ville. Donc ce n'est pas possible de connecter cette gare de St Isidore à Nice Ville en surface.

Jacques MOLINARI – Excusez-moi, pourquoi imaginer des choses aussi saugrenues ?

Fabien PASTOUR – Parce qu'il y a des gens qui nous ont posé des questions.

Jacques MOLINARI – Mais, Monsieur, on ne va pas refaire le monde à chaque réunion ! Il y a des années de réflexion sur l'aménagement du territoire, sur le réseau ferré. Ce n'est parce qu'un olibrius débarque et qui vous pose une question invraisemblable... Vous n'êtes pas tenus de répondre à toutes les questions !

Les Chemins de fer de Provence aboutissent à 400 m de la plateforme de Nice Thiers, étaient reliés par une voie à trois files de rail jusqu'à une époque récente à la fois au plateau de Nice Thiers et au réseau de tramway de Nice sur 450 m. Ce cheminement, l'ouverture dans le tissu urbain existe toujours. On peut très bien imaginer – c'est affaire de bureau d'études – d'avoir par exemple en estacade le prolongement des Chemins de fer de Provence jusque sur le plateau. Il ne s'agit pas de faire une interconnexion, il s'agit de faire une intermodalité. Chiffrez-la, voyez avec les services de la ville et voyez si c'est possible.

Fabien PASTOUR – Cette demande est portée par une personne qui se dit représentante du GIR.

Jacques MOLINARI – Il y a des gens qui portent plusieurs casquettes. Excusez-nous, mais je n'assume pas.

Laurence GONTARD – Cette question n'émane pas d'un individu, mais de 3 groupes de travail. Sachant qu'il y en a 4 dans les Alpes-Maritimes, il était de notre devoir de faire remonter cette question.

Jacques MOLINARI – Cette question est soulevée depuis des années, c'est toujours la même, c'est ce que je viens de vous dire et pas autre chose, c'est tout simplement le prolongement de la ligne tel qu'il existait auparavant. Ne perdons pas de temps avec des fausses questions. Essayez de traiter les bonnes questions, la bonne question.

Fabien PASTOUR – On essaye de traiter toutes les questions.

Laurence GONTARD – Si tout le monde considère que cette question est saugrenue, on avance.

Jacques MOLINARI – C'est insensé.

Joël ALBA – Je voudrais juste préciser un petit truc. En ce qui nous concerne, on pense que tous les TGV doivent desservir la gare de Nice Ville, doivent s'y arrêter. Donc la gare de St Augustin, elle y est, elle y sera la nouvelle gare de l'aéroport. On pense qu'il devrait y avoir quand même un raccordement avec les CP par la plaine du Var. Le raccordement devrait se faire là parce que le raccordement à Nice Ville entre la gare du Sud et la gare... je ne vois pas comment il peut se réaliser. Avant, il y avait un raccordement, mais maintenant, je ne vois pas trop comment cela peut se faire.

Après, l'histoire de faire une 3^{ème} voie, on est d'accord bien sûr, une 3^{ème} et une 4^{ème} voie. Enlever un morceau de route, maintenant que le tramway va se faire, pour enlever des voitures, on ne peut être que d'accord.

Fabien PASTOUR – La question de l'intermodalité avec les Chemins de fer de Provence a été portée dans d'autres groupes. C'est une question que l'on a posée au Conseil régional parce que c'est eux qui sont maîtres d'ouvrage sur la partie Chemins de fer de Provence.

Joël ALBA – Après, l'histoire du tunnel sous Nice, entre St Augustin... dans la variante n°2, il y aurait des trains qui fileraient vers l'Italie, sans s'arrêter à Nice.

Fabien PASTOUR – Oui, ils fileraient vers l'Italie, disons vers l'Est, sans s'arrêter à Nice.

Joël ALBA – Nice Ville, c'est quand même le centre, cela dessert tout l'Est de Nice, je pense qu'il faut que tous les TGV s'arrête à Nice Ville.

Jacques MOLINARI – La SNCF insiste sur le fait que, pour survivre, il faut transporter des voyageurs. Deuxièmement, ces voyageurs, il faut les charger quelque part et si possible aux endroits où il y a des habitants. La solution de traverser Nice en souterrain est déjà ahurissante pour des tas de considérations, y compris hydrogéologiques. Elle est encore plus sidérante parce qu'il faut prendre des voyageurs. Vous allez priver des trains en direction de l'Italie des voyageurs chargés à Nice ! Qui va exploiter une ligne pareille ? Qui va exploiter des dessertes pareilles ? Eliminons d'emblée ce genre de proposition. A quoi cela sert de se relier à l'Italie si, d'Italie, on ne peut pas venir au cœur de Nice ? On ne vient pas d'Italie uniquement pour aller à l'aéroport de Nice.

Laurence GONTARD – Nous recueillerons vos avis sur les scénarios dans un petit moment.

2.5 ATELIERS DE MAINTENANCE

Fabien PASTOUR – Vous avez posé une autre question sur la localisation des ateliers de maintenance qui sont prévus à l'horizon 2023. Il y a deux types d'ateliers de maintenance qui existent chez nos amis de la SNCF pour entretenir leurs trains à ce jour :

- les ateliers de niveau 1 correspondent aux opérations quotidiennes (opérations de base, nettoyage,...) ;
- les ateliers de niveau 2 sont dédiés à des opérations préventives, de fréquence 2 à 3 fois par mois.

Ces ateliers se répartissent sur tout le territoire. A l'horizon 2023, ce qui est prévu, dans les discussions que l'on a eues avec la SNCF, c'est :

- à Cannes La Bocca : un atelier de maintenance niveaux 1 et 2 pour les TER à motorisation électrique ;
- à Nice Ville : un atelier de maintenance niveaux 1 et 2 pour les trains grandes lignes (les Corail et les Teoz) ;
- à Nice Saint Roch : un atelier de maintenance de niveaux 1 et 2 pour les TER thermiques et des TGV. C'est un pôle d'entretien qui est développé à ce jour pour des TGV qui sont plutôt des TGV qui viennent de l'Est de la France, mais qui pourra aussi être utilisé pour les TGV qui seront en situation sur la ligne littorale.

A ce jour, il y a un atelier à Cannes. A Nice, ils font déjà des choses et celui de St Roch est en cours de développement. En gros, ce schéma d'entretien est prévu à l'horizon 2023, mais les travaux sont déjà en cours pour réaliser ces technicentres, ces ateliers de maintenance.

3 POURSUITE DES DISCUSSIONS SUR LES SCENARIOS

Laurence GONTARD – Avez-vous des questions sur ce qui vient de vous être présenté et sur les scénarios que l'on vous a remis il y a 15 jours ? M. Salti.

Fernand SALTI – Je représente la ville de Roquebrune-Cap Martin, qui possède deux gares. Par ma présence, je montre l'intérêt que nous portons à la création de la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur et non pas PACA comme l'a dit dernièrement quelqu'un.

Je vais répondre à 3 questions, puis je m'en irai parce que j'ai un conseil communautaire, et mon collègue à ma gauche également.

Je vais répondre à la question du scénario. La ville de Roquebrune-Cap Martin est favorable au scénario n°3 qui est le plus économique, compte tenu du peu de temps que nous gagnerions en prenant le 1 et le 2 (13 minutes). Par contre, ce qui compte le plus pour nous, c'est relier Nice à Vintimille et Gênes plus loin ou Nice à Cuneo, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le Piémont n'est jamais présent aux différentes réunions auxquelles j'ai assisté, c'est la 5^{ème} à laquelle j'assiste (3 chez vous et 2 au Conseil général). Comme il y a une rupture de charge entre Breil et Cuneo, cela pose un problème d'autorail.

La troisième chose que je voulais vous dire, vous avez écrit que vous ne parleriez pas dans l'immédiat des modifications des gares. Là, je rejoins la question que M. le directeur des transports de la CARF a posée. Pour nous, c'est très important parce que la ville de Roquebrune-Cap Martin possède 2 gares, mais une n'a pas d'accès aux personnes en situation de handicap, on peut aller en Italie, mais on ne peut pas aller à Nice ! Je voudrais que vous le notiez, puisque c'est RFF qui s'occupe des ballasts et des quais.

Enfin, je suis sceptique pour le 3^{ème} boyau qui passerait par le tunnel de Monaco puisque nous avons déjà eu des problèmes en 2005 avec les sources souterraines qui nous ont obligés pendant 8 mois à faire un arrêt à la gare de Roquebrune-Tennis Country Club pour permettre aux voyageurs d'arriver à Monaco.

Voilà ce que je voulais vous dire aujourd'hui avant de vous quitter et de vous souhaiter une bonne continuation dans la réunion.

Laurence GONTARD – Merci, M. Salti, je vais passer la parole à votre voisin s'il doit partir en même temps que vous.

Jean-Claude GHIENA – Je suis du même avis que mon collègue. Aujourd'hui, ce qu'il faut arriver à faire, c'est cette connexion entre le Piémont et la côte. Cela peut se faire simplement. Je pense qu'il y a des choses à faire qui sont raisonnables, sans enjeu financier énorme, et qui pourraient beaucoup nous apporter.

Laurence GONTARD – Quelle est votre position concernant les scénarios ?

Jean-Claude GHIENA – Je ne suis pas trop au fait de ce projet.

Fernand SALTI – Ce n'est pas lui qui était là la dernière fois.

Jean-Claude GHIENA – Ce qui m'intéresse surtout, c'est ce que je vous ai dit jusqu'à présent. Et puis, on a un peu honte de nos gares. La gare de Menton, c'est un désastre. On essaye de rendre notre ville la plus belle possible, la plus accessible possible, et puis l'on se retrouve avec une gare où l'on a honte de faire arriver les gens. On a une gare à Garavan, je n'en parle même pas ! Mon collègue a parlé des deux gares sur Roquebrune. Moi, je ne parlerai que d'une seule gare à Menton. J'insiste sur la connexion entre le littoral et le Piémont. On a toujours invité nos collègues italiens à des réunions comme celles-ci.

Fernand SALTI – Le Piémont ne vient jamais.

Jean-Claude GHIENA – Ils sont en avance sur beaucoup de choses. Pour l'eau et l'assainissement, on est obligé de travailler avec les Italiens. Ce n'est pas normal que, dans une réunion sur les transports ici au bout de la France, on n'ait pas aujourd'hui invité les italiens. Vous avez fait un bel exposé sur l'Italie. On aimerait bien que ces gens-là viennent aussi, c'est une histoire de logique.

Fernand SALTI – A Nice, ils avaient été invités par la représentante du Conseil général. On avait abordé le problème des transports sur l'Italie. Trenitalia et Ferrovie dello Stato étaient là tous les deux. Il y a même une personne qui est venue de Rome pour dire combien ils sont attachés à cette liaison.

Fabien PASTOUR – Au départ, le projet de LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur s'arrêtait à Nice. En janvier 2011, suite à la demande de M. Estrosi, on a introduit dans le projet la section Nice-Italie. Nous avons sollicité la CNDP pour savoir s'il fallait faire une enquête particulière sur ce sujet-là ou si l'on pouvait le traiter au sein de la concertation telle qu'elle est actuellement. On a eu la réponse de la CNDP en fin de semaine : ils nous ont demandé de faire une concertation spécifique sur la partie Nice-Italie (quelques réunions publiques) pour porter un avis complémentaire sur ce projet Nice-Italie. On aura des réunions en plus dans lesquelles on associera, je pense, les Italiens.

Fernand SALTI – Le 15 novembre, vous pouvez les inviter.

Fabien PASTOUR – Je peux éventuellement solliciter des gens de RFI. Là, dans les groupes de travail 3 et 4, quand on va commencer à parler de fuseaux, je ne suis pas sûr qu'on les invite, mais clairement, ils seront sollicités pour la concertation que l'on fera sur le secteur Nice-Italie.

Jacques MOLINARI – Et la Principauté de Monaco aussi.

Fabien PASTOUR – C'est particulier.

Fernand SALTI – Ils sont partenaires. Le directeur des transports de Monaco était invité à la préfecture, réunion à laquelle nous avons assisté, et là, ils ne sont jamais là.

Fabien PASTOUR – On leur a proposé de participer aux groupes de travail. Ils ont dit que, les groupes de travail, ce n'était pas leur place parce que c'était la France. En revanche, Monaco participe au comité territorial (l'instance qui est juste au-dessus des groupes de travail et qui collationne tous les travaux), au comité technique et au comité de pilotage. Ils nous ont dit : on est présent dans ces 3 instances, cela nous suffit, on n'a pas besoin de venir dans les groupes de travail.

Fernand SALTI – Par contre, le 3^{ème} boyau dont vous avez parlé la dernière fois passera bien par Monaco et sera souterrain parce qu'il sera obligé de rejoindre la gare souterraine de Monaco.

Fabien PASTOUR – Il faudrait qu'il y ait une connexion.

Fernand SALTI – Ensuite, il passera dans le fameux tunnel de Monaco-Roquebrune qui nous a posé problème pour les sources.

Fabien PASTOUR – Là, a priori, ce serait un nouveau tunnel.

Jacques MOLINARI – S'il y a embryon de débat public avec les Italiens, vous ne pouvez pas exclure Monaco.

Fabien PASTOUR – Ils n'ont jamais été exclus.

Jacques MOLINARI – Il faut les inviter.

Fabien PASTOUR – Ils sont invités d'office, en tant que financeurs.

Jacques MOLINARI – Le Coter est une chambre d'enregistrement, il n'y a pas de débat, il n'y a pas d'échanges. Les échanges ont lieu ici. C'est ici qu'il faut faire venir les monégasques.

Fernand SALTI – Messieurs dames, bonne fin de journée.

Jean-Claude GHIENA – Bonne fin de journée.

Laurence GONTARD – Monaco est invité à toutes les instances de concertation. S'ils ne souhaitent pas être présents, on ne peut pas les obliger.

Fabien PASTOUR – Les Coter, jusqu'à présent, on a présenté la concertation, il n'y avait pas beaucoup de matière pour discuter. Je pense qu'au prochain Coter, on va discuter beaucoup plus.

Laurence GONTARD – On continue le tour de table que l'on a commencé. M. Rolland.

Alain ROLLAND – En ce qui concerne le scénario, je ne peux pas prendre position pour le département puisque le département ne l'a pas pris. Je rappellerais simplement les objectifs du département dans la LGV : d'abord la grande vitesse, les liaisons avec le réseau national bien entendu, le réseau européen et l'arc méditerranéen, tout ce qui concourt à désenclaver le département des Alpes-Maritimes, tout en dégageant l'infrastructure actuelle pour l'utiliser au maximum pour les TER. Dans les scénarios, on recherche surtout la séparation de l'infrastructure nouvelle et de l'infrastructure existante, on considère que c'est l'élément fondamental du projet. Et puis également l'aspect coût : éviter les projets pharaoniques de tracés souterrains et de gares souterraines qui seraient trop lourds. Ces 3 enjeux guideront sans doute le choix du département quand il s'agira de choisir.

Laurence GONTARD – M. Muller.

Guy MULLER – On s'est déjà positionné sur cet aspect de choix de scénario qui nous paraît, en l'état actuel des choses, bien trop prématuré. A l'identique du Conseil général, la CUNCA n'est pas arrêtée sur un scénario. Je rappellerais simplement que l'un des éléments majeurs est quand même le temps de parcours. Les différents scénarios (le plus économique, le plus ceci, le plus cela...) sont assez homogènes finalement.

La présentation qui peut être faite à un moment de dire « le scénario le plus maillé est le plus intéressant », etc. J'attire simplement l'attention sur le fait que chacun voit dans son secteur en considérant que le maillage est intéressant, mais il ne faut pas perdre de vue que, si l'on additionne chaque intérêt particulier, de façon quasi mécanique, les temps de parcours risquent d'augmenter et la notion de grande vitesse risque de perdre la plus grande partie de son intérêt. Cela dit, c'est un choix. Le territoire de l'Est de la région a des besoins et des particularités qui lui sont propres. Il semble acquis la nécessité d'une infrastructure nouvelle pour les déplacements quotidiens, c'est-à-dire les TER, il faut une double voie. Laquelle ? A priori, sur le littoral, cela paraît très difficile de créer une double voie faute de foncier, cela paraît même impossible. La LGV entre l'Est Var jusqu'à Nice était une solution intéressante, tout autant qu'elle soit réalisable.

Les deux autres agglomérations de la région que sont Marseille et Toulon sont déjà servies. Marseille a déjà la LGV, Toulon n'a pas grand-chose à gagner non plus. Donc c'est vrai que cette notion de grande vitesse peut ne pas passionner les foules dans la région, tout au moins les gens y apportent un intérêt assez limité. Si l'on se contente d'un certain nombre d'aménagements et que les temps de parcours ne sont pas améliorés et ne sont pas suffisamment pertinents, beaucoup de gens continueront à prendre l'avion sur toutes les distances nationales.

Voilà ces enjeux qu'il faut bien prendre en compte, avec effectivement, malgré tout, la nécessité d'avoir un projet qui ne soit pas pharaonique parce que les sommes évoquées sont assez colossales et que, pour l'instant, on n'a pas beaucoup d'indications sur le financement de ce projet.

Ne perdons pas de vue qu'il y a un intérêt local, mais qu'il y a un intérêt global. Très souvent, dans tous ces débats géographiques, on traite les problèmes spécifiques du territoire, ce qui est tout à fait normal, mais il faut aussi avoir une vision globalisante de ce projet.

Laurence GONTARD – Merci.

Joël ALBA – Nous, l'association des Amis du rail, nous pensons que le scénario 2 est le plus logique parce que l'on parle de LGV. Il y a déjà le morceau entre Toulon et Est Var qui serait une LGV. Nous pensons que les lignes LGV, quand elles traversent la campagne, doivent rouler à grande vitesse. Une LGV, c'est ça, ce n'est pas une amélioration des lignes existantes comme c'est prévu dans les autres projets. En revanche, en ce qui concerne la traversée des villes, c'est quand même autre chose. Aucune ligne LGV ne traverse des villes, que ce soit Paris, que ce soit Lyon. Je ne vois pas une LGV traverser Nice. Par contre, la 3^{ème} et la 4^{ème} voie, je le redis, je suis entièrement d'accord.

Entre la gare de Toulon et Est Var, une LGV digne de ce nom, c'est logique.

Le parcours sur Marseille, c'est ce que je viens de dire, c'est une ville, donc c'est difficile de faire une LGV complète. Une amélioration des lignes existantes jusqu'à Aubagne, je pense que cela se voit.

La gare de Toulon, on n'a pas de position tranchée pour dire si elle doit être à l'Est, à l'Ouest, au centre. Par contre, c'est vrai que, quand une gare est desservie dans le centre-ville, c'est mieux, c'est indéniable. C'est pour cela que je disais tout à l'heure que le TGV devait desservir la gare de Nice Ville.

Pour revenir à Nice-Aéroport, on demande l'interconnexion avec les CP. Je pense que cela doit se faire sur le Var, c'est indispensable pour desservir l'arrière-pays.

Par contre, entre Nice et Vintimille, c'est difficile. La géographie fait qu'il n'y a que 2 voies entre Nice et Vintimille. Moi, je suis cheminot, je n'ai connu toujours que deux voies et deux voies, c'est deux voies. Peut-on faire une ligne LGV qui contourne, qui fasse un saut de puce jusqu'à Monaco, et un saut de puce jusqu'à Menton ou Vintimille ? On peut toujours l'envisager. Après, c'est sûr que, si l'on emprunte la ligne à deux voies aménagées avec une vitesse un peu plus rapide, cela fera perdre un peu de temps. Là-dessus, personnellement, ce n'est pas tranché.

Fabien PASTOUR – Je ne sais plus quel groupe l'a dit, si les Italiens font 200 km/h sur des parties qui y ressemblent, pourquoi, vous, RFF, ne faites pas pareil. On avait répondu : tout est ouvert, on n'est pas bloqué sur le sujet de la vitesse sur cette partie-là, parce que c'est vrai que l'on doit combiner une ligne nouvelle et une ligne existante pour développer l'infrastructure et avoir plus de circulations et plus de sécurité, mais c'est vrai que l'on peut se poser la question de la vitesse pour avoir quelque chose de cohérent avec ce que font les Italiens de l'autre côté.

Joël ALBA – La maintenance à St Roch, on est d'accord. Tous les trains qui s'arrêteraient à Nice feraient la maintenance à St Roch.

A part ça, je n'ai rien de spécial à dire de plus.

Laurence GONTARD – Merci. Mme Dumoulin.

Marcelle DUMOULIN – Je n'arrive pas à dire : le scénario numéro tant me semble préférable. J'ai essayé de repenser le projet globalement. LGV et TGV, dans les scénarios qui nous sont proposés, il y a des ruptures dans la grande vitesse qui me semblent importantes. Ils sont le résultat de compromis qui prennent en compte les raisons économiques et vraisemblablement des tas d'autres raisons. Cette espèce de confusion que les scénarios instaurent entre la desserte à grande vitesse et les dessertes locales me semble peu digne d'un projet d'envergure et d'un projet d'avenir.

Je n'arrive toujours pas à comprendre : pourquoi 2 gares à Nice ? Comme s'il n'y avait pas de solution alternative. Apparemment, ce groupe a étudié il y a bien des années une solution alternative qui mériterait d'être réétudiée.

Donc moi, je n'ai pas de choix. Je ne vois pas... J'ai regardé plus précisément le parcours, la zone d'étude prioritaire entre Nice et Vintimille. Mon dieu ! On va faire passer des trains dits à grande vitesse dans une zone à forte densité urbaine, que l'on va encore densifier par de nouvelles

circulations. Je ne vous parle pas des conséquences en matière d'expropriations, de dédommagements pour nuisances de toutes sortes (sonores, perte de valeur immobilière), de travaux nécessaires pour la mise aux normes des voies.

Quel intérêt a-t-on à voir passer sous nos fenêtres des gens qui vont de Gênes à Barcelone ? Je n'arrive pas à comprendre. Des gens qui vont dans une desserte modulée, cadencée de Vintimille à Menton, à Roquebrune-Cap Martin, etc. oui. Je peux bien prendre un train à service cadencé pour aller prendre le TGV dans une grande gare. C'est ce qui se passe dans plein d'endroits. A Lyon, à Valence, vous avez des dessertes pour rejoindre la gare TGV.

Quant à dire que la gare TGV de Nice-Aéroport est indispensable, j'ai été un peu étonnée parce que, depuis la dernière réunion, j'ai entendu M. Pépy, le Président d'Air France, déclarer.

Fabien PASTOUR – C'est le Président de la SNCF.

Marcelle DUMOULIN – Ce n'est pas lui, excusez-moi. J'ai entendu le Président d'Air France déclarer qu'il pensait faire de Nice comme il est en train de faire à l'aéroport de Marignane une zone de desserte accrue en matière aérienne de vols à coût réduit pour les villes de l'intérieur de la France. Qu'est-ce que je vais, moi, aller payer un billet de train TGV hors de prix, alors que j'aurais un vol Nice-Paris pour deux fois moins cher.

Fabien PASTOUR – C'est le Président d'Air France qui a dit cela. Chez Air France, ils ont une politique de régionalisation qui fait que, sur Marseille et d'autres aéroports dont Nice, ils réorganisent leur flotte de pilotes pour avoir une offre *low cost* à terme.

Marcelle DUMOULIN – Oui, et un *low cost* basé aussi sur Nice pour concurrence Ryanair. Peut-on imaginer autre chose, une solution alternative qui respecte la vocation d'une ligne à grande vitesse et de desserte locale à taille humaine. Vous avez pris le train entre Nice et Vintimille ?

Fabien PASTOUR – Oui.

Marcelle DUMOULIN – Je pense que les terrains d'utilisation possible, dans vos projets, sont extensibles.

Jacques MOLINARI – La ligne nouvelle ne passe pas là.

Marcelle DUMOULIN – J'ai regardé la zone d'étude prioritaire.

Fabien PASTOUR – Si l'on regarde la zone géographique où l'on est, vu les mouvements de terrain que l'on a, on va être en tunnel pratiquement partout, à quelques exceptions près. La zone en surface n'est pas extensible puisqu'elle est bâtie, mais passer dessous est tout à fait envisageable.

Dire que l'on va prendre le TER pour aller prendre le TGV à Nice pour aller sur Paris, c'est un peu limiter la portée que pourra avoir cette infrastructure dans une ouverture internationale de PACA, et pas que de PACA d'ailleurs, des Alpes-Maritimes vers l'Italie. Quand vous écoutez M. Estrosi, quand vous écoutez la Chambre de commerce parler, pour eux, le besoin est autant d'aller vers l'Est et de se relier à la ville de Marseille parce qu'ils ont vraiment besoin d'aller bosser avec les Marseillais que d'aller travailler avec les Milanais, les Turinois ou les Génois.

Marcelle DUMOULIN – L'agglomération niçoise, c'est une agglomération de combien d'habitants ?

Guy MULLER – 560 000 habitants.

Fabien PASTOUR – Près de 600 000 habitants.

Philippe PINOLI – C'est la 5^{ème} ville de France.

Marcelle DUMOULIN – Vous pensez vraiment que des gens vont prendre le TGV qui mettrait 4h45 pour aller à Paris pour aller travailler à Paris ?

Fabien PASTOUR – Des Niçois qui iront à Paris en 4h, il y en aura sans problème. Après, les Niçois qui iront à Gênes, à Milan ou à Turin, je pense qu'il y en aura pas mal.

Marcelle DUMOULIN – Vous les avez comptés ?

Fabien PASTOUR – Il y a des études de prospective.

Marcelle DUMOULIN – Je veux bien, mais où sont les chiffres ?

Les scénarios sont des résultats de compromis... En même temps, je ne suis pas pour les économies. On peut faire de belles réalisations architecturales si on le souhaite, ce n'est pas cela le problème, mais qu'est-ce que l'on fait comme compromis pour transformer une LGV en train qui fait des sauts de puce de gare en gare en milieu urbain ?

Fabien PASTOUR – Ce n'est pas l'un ou l'autre, c'est les 2, Madame. Le projet que l'on vous propose, c'est à la fois des trains du quotidien qui permettent aux gens d'aller travailler et c'est également une infrastructure nouvelle sur tout le territoire qui permet d'avoir des trains en plus et qui permet d'atteindre une grande vitesse sur une grande partie du territoire.

Marcelle DUMOULIN – Vous ne voulez pas le faire dans l'arrière-pays parce que c'est trop cher (trop de tunnels, trop de viaducs...).

Fabien PASTOUR – Il y a aussi une opportunité à faire cette liaison entre ligne nouvelle et ligne existante sur la Côte d'Azur sur la partie Riviera parce qu'actuellement, entre Nice et l'Italie, c'est l'une des lignes les plus fréquentées de France et qui a les plus gros problèmes de fiabilité. Si vous combinez ces deux infrastructures en des points précis et réguliers, vous pouvez avoir une ligne qui pallie les défaillances de l'autre.

Marcelle DUMOULIN – Cela veut donc dire que l'infrastructure existante nécessite beaucoup de rénovation.

Fabien PASTOUR – La rénovation du réseau est déjà engagée par RFF depuis un certain temps. Vous avez une publicité de la SNCF qui dit qu'il y a 7 milliards d'euros qui sont dépensés pour rénover le réseau classique. Il y a 2 projets : il y a la LGV PACA qui est un projet particulier puis il y a l'entretien quotidien du réseau et le développement du réseau classique. Il y a un saut qualitatif qui sera apporté par la LGV PACA. Les 2 vont ensemble et les 2 vont de pair.

Marcelle DUMOULIN – Vous savez comme moi qu'une nouvelle infrastructure de circulation est un appel à l'utilisation. Quand on crée une autoroute, c'est un appel de voitures.

Guy MULLER – C'est l'un des objectifs du Grenelle de l'environnement.

Fabien PASTOUR – En effet, les objectifs que le Grenelle fixe, c'est que le développement du transport passe par le développement de moyens de transports lourds comme le ferroviaire qui permettent d'éviter de développer les voitures et les avions. Il faut remettre l'avion à sa juste place. L'avion, c'est fait pour les déplacements longs et les trains, c'est fait pour les déplacements moyens et courts.

Marcelle DUMOULIN – Je ne suis pas contre le train, ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit, je suis au contraire pro circulation train, y compris pour le fret dont on a fort peu parlé. J'imagine que le nombre de trains de fret va être multiplié.

Fabien PASTOUR – Il y aura la possibilité d'en faire passer plus.

Joël ALBA – Pour le moment, il n'y a plus rien, il n'y a plus un train de fret qui traverse les Alpes-Maritimes. J'habite à la gare de St Roch. Le dernier train qui partait de St Roch pour l'Italie, cela fait 6 mois qu'il ne circule plus, c'est une noria de camions qui partent sur l'Italie.

Marcelle DUMOULIN – Croyez-moi, dans quelques temps, les entreprises privées...

Joël ALBA – C'était une entreprise privée qui faisait ce train, ils ont arrêté.

Fabien PASTOUR – Les entreprises privées ont le droit de faire circuler des trains depuis plusieurs années.

Laurence GONTARD – Je passe la parole à M. Pinoli.

Philippe PINOLI – Ma question portait, non pas sur les ateliers de maintenant, mais sur les fiches gares, à la fois sur les besoins de transformation des différentes gares de la Riviera, sur le schéma patrimonial de chacune de ces gares, surtout concernant Menton et Vintimille.

Sur Menton, est-ce que le projet LGV PACA demandera la cour de fret de Menton ou est-ce qu'elle sera disponible en foncier pour le projet urbain de la ville ? Ensuite, est-ce qu'à ce stade du projet, tout ce qui est remisage et rames le long des voies et autour des gares, est-ce qu'il est aujourd'hui suffisant ? Est-ce que cela induit qu'il ne faudra plus toucher à ce patrimoine pour d'autres projets urbains ? Est-ce qu'il est déjà réservé en fait pour le TGV ? Est-ce que, sur la partie Vintimille, il n'y a pas péril sur le devenir de l'utilisation des infrastructures italiennes pour les trains actuels et futurs des Français ?

Fabien PASTOUR – Sur les gares, comme je vous l'ai dit, je ne sais pas vous répondre précisément à ce jour par gare. Je ne sais pas vous répondre précisément pour Menton. Je n'ai pas les informations là, mais dès que je les ai, je vous les transmets.

Sur le remisage, les gares de Cannes, Nice Ville et St Roch sont des sites sur lesquels on fait du remisage. A Cannes, c'est plutôt du remisage TER, à Nice, c'est plutôt des trains grandes lignes, Corail, Teoz et autres et, à St Roch, des TGV et des TER thermiques.

Après, vous avez d'autres endroits où l'on fait du remisage : vous avez Vintimille. On travaille avec le réseau italien pour voir ensemble quelles sont les capacités disponibles, comment on peut garder cela à disposition. Là, il y a autant la SNCF que nous qui travaillons avec les Italiens parce que le remisage, RFF s'y intéresse pour permettre des circulations mais c'est surtout l'entreprise ferroviaire qui est soit propriétaire soit gérante des trains du Conseil régional qui gère cette partie-là.

Après, à Menton, il y a du remisage TER qui est envisagé à l'horizon 2023. Comment cela peut se faire sur le site existant ? Je ne sais pas encore. Cela fait partie de l'utilisation des voies disponibles.

Philippe PINOLI – Ensuite, rapidement 3 questions. Concernant la gare de Nice-Aéroport, je ferais juste une observation. Quand on a une ville aussi étendue, c'est désolant de passer devant une zone habitée ou un gros générateur de trafic comme un aéroport, d'aller en centre-ville et d'obliger les voyageurs de revenir en arrière avec les transports en commun. Quand on peut s'arrêter, de toute façon, on est en ville, donc on ne va plus à 300 km/h, cela peut valoir le coup, d'autant plus que, là, on aura des quais qui pourront laisser passer des trains qui arrivent derrière et qui permettent des échanges, des montées, et ensuite, on finit avec les trains les uns derrière les autres vers la gare centrale. Cela remplace un tramway ou un métro. C'est comme cela que je l'ai compris, sans même parler de la 3^{ème} voie. De toute façon, quand il y en a 2, s'il y a un problème sur une, c'est tout de suite un problème, et la solution, ce n'est pas forcément d'en mettre une 3^{ème}, une 4^{ème}, une 5^{ème}...

Fabien PASTOUR – Sur la partie zone de chalandise, j'ai des éléments qui ont été présentés par mes collègues. La zone de chalandise de Nice-Aéroport, c'est 180 000 personnes et 80 000 emplois et la zone de chalandise de Nice Ville, cela représente 325 000 personnes et 118 000 emplois.

C'est une gare qui a une légitimité dans la zone ; ce serait la 3^{ème} gare des Alpes-Maritimes après Nice Ville et Ouest Alpes-Maritimes.

Philippe PINOLI – Je comprends bien les questions de Madame. Ce qui manque pour que ce soit compréhensible par tout le monde, ce sont des chiffres. Combien cela coûte de rajouter une voie

ferrée sur 6 kms par rapport au coût de la création d'une gare ? Ce serait intéressant d'avoir des zooms sur notre secteur quand on va aborder la question des gares. Une gare de plus ou une gare de moins ? Les conséquences d'un passage... Cela pourrait éclairer. En l'occurrence, sur cette gare-là, il y a des raisons techniques (desservir un gros générateur de trafic à l'Ouest), mais peut-être que simplement c'est aussi une question d'argent. Est-ce qu'il y a du foncier pour faire la 3^{ème} voie ? Est-ce que ce n'est pas superflu par rapport à une gare qui remplit cette fonction ? Donc globalement, peut-être plus d'euros, même si ce n'est pas cela qui arbitre, pour me permettre de comprendre.

Est-ce que le TGV doit être terminus Nice ? Quelle est la concurrence qu'offre un train en 4h par rapport à l'avion ?

Fabien PASTOUR – En offrant une liaison Paris-Nice en 4h, c'est 900 000 passagers de moins pour l'aéroport de Nice. L'aéroport de Nice fait combien de passagers par an ?

Jacques MOLINARI – 10 millions

Philippe PINOLI – Si l'on va au-delà de Nice, ce que l'on oublie souvent, c'est le coût rébarbatif d'une rupture de charge. C'est vrai que l'on peut tous prendre le TER pour aller prendre un train ou un avion à Nice, un train en l'occurrence. Il faut peut-être mieux expliquer pourquoi cela vaut le coup de prolonger les trains au-delà de Nice, pour répondre à Madame.

Enfin, combien coûteront les travaux à envisager sur notre secteur et quels sont les avantages et les inconvénients ?

Fabien PASTOUR – C'est ¼ sur la partie Nice-Italie, ¼ sur la partie aménagement réseau existant sur toute la zone PACA en dehors de Nice-Italie et ½ sur la ligne nouvelle.

Philippe PINOLI – Quant au choix du scénario, je laisse le débat se poursuivre. Sur notre secteur, le choix est relativement limité. Sur le reste, je laisse les Toulonnais, les Marseillais, les Niçois choisir.

Fabien PASTOUR – On aura 2 types de service à des fréquences très importantes sur le secteur : vous aurez des services TER nombreux sur la ligne classique qui sera libérée des trains rapides et vous aurez des trains directs qui, eux, seront plutôt sur la ligne nouvelle, qui feront du Nice-Monaco-Menton, qui permettront une liaison rapide et qui éviteront à ce que ces gens prennent les TER de la côte. Aujourd'hui, les gens qui prennent le TER à Nice pour aller à Monaco se font toutes les gares intermédiaires et mettent un temps infini pour aller à Monaco dans des TER qui sont bondés. Là, on aura des gens qui utiliseront le TGV comme un TER. On le voit beaucoup entre Marseille et Avignon, il y a des gens qui viennent travailler en TGV tous les jours, en utilisant Avignon-Marseille comme un TER. Le Conseil général du Nord Pas de Calais a réservé des lots de place TGV pour les transformer en services régionaux à grande vitesse.

Philippe PINOLI – Vous avez des régions qui achètent ou qui louent des TGV régionaux (des TER qui roulent à 300 km/h) pour les faire circuler sur la ligne. Ce qui sera possible en PACA entre Marseille et Nice. S'il n'y a pas suffisamment de TGV mis en place par la SNCF, tout le monde a le droit et l'autorité organisatrice de la Région en premier de dire : « j'en rajoute ».

Vous avez une autre option, qui est utilisée en Aquitaine qui est traversée par beaucoup de TGV qui relient les grandes villes. Au lieu de vous taper des TER qui font du transport de proximité, vous passez un accord tarifaire avec le TGV pour qu'il accepte des abonnés travail, en contrepartie, vous payez la différence entre les recettes normales d'un mec qui prend un siège et un pendulaire du quotidien.

Fabien PASTOUR – En Italie, ils ont des « flèches rouges », des TGV italiens, qui sont un peu moins « classe », un peu moins confortables que les TGV français, mais qui permettent des services régionaux à grande vitesse à l'échelle de l'Italie. Les gens les utilisent comme des TER semi-directs sur des grandes distances. En 2012, on pourra ouvrir nos lignes à qui l'on veut. Les

Italiens pourront proposer la même chose en France, des trains rapides inter-cités à grande vitesse.

Jacques MOLINARI – Sur la bonne question de M. Pinoli sur les infrastructures ferroviaires, vous dites que les infrastructures existantes vont servir à la LGV. Je réponds non. Elles vont peut-être servir en période de travaux, mais elles doivent servir impérativement au fonctionnement de la ligne historique qui est fragile et qui nécessite de l'entretien et des travaux d'amélioration. La question que je pose à RFF et à la SNCF est : que comptez-vous sauvegarder pour le fonctionnement de la ligne historique, et marginalement, pendant les travaux de réalisation de la ligne nouvelle ?

Fabien PASTOUR – Je n'ai pas compris.

Jacques MOLINARI – Je parle des courbes de débord, notamment à Menton, et de l'aire de lavage de Menton, de la 4^{ème} voie en gare de Menton, ces emprises... J'ai parlé d'infrastructures, pardon, je voulais dire emprises. Ces emprises sont utiles maintenant et elles le seront encore davantage avec le temps. Donc il faut à tout prix arrêter la cession des emprises, dresser un inventaire et geler ces emprises pour les besoins de l'infrastructure historique, pour son perfectionnement, pour son augmentation de capacité. Pouvez-vous dresser cet inventaire pour la prochaine fois ou les prochaines fois ?

Fabien PASTOUR – Sur le foncier, il y a une particularité chez RFF : tout appartient au domaine du réseau national. Pour pouvoir céder un bien, on a chez nous un processus de déclaration d'inutilité ferroviaire. Quand le service patrimoine de RFF veut céder un bien, quel qu'il soit, il demande l'autorisation à tous les services de l'entreprise pour savoir si c'est utile pour la maintenance ou pas, si cela peut être utile ou pas pour le développement d'un projet classique TER ou d'un projet de LGV. On a le droit de mettre un veto à toute déclaration d'inutilité ferroviaire qui pourrait compromettre l'avenir du projet.

Après, l'inventaire précis, comme je le disais tout à l'heure, comme on est train d'établir le schéma des infrastructures ferroviaires, on n'a pas encore les infrastructures elles-mêmes, donc il est difficile pour de faire le listing de tout ce dont on a besoin. Donc à chaque fois que l'on reçoit une demande d'inutilité ferroviaire, la plupart du temps, sur la partie Riviera, on dit non. En attendant les résultats des études LGV, tous ces domaines sont bloqués.

Jacques MOLINARI – On ne vous demande pas comment vous fonctionnez, on vous demande de nous dresser l'état. On a besoin, nous, de savoir l'état, l'inventaire et, à ce moment-là, on pourra peut-être vous poser des questions plus pointues qu'on ne peut le faire maintenant.

Fabien PASTOUR – L'inventaire des propriétés de RFF existe, mais l'inventaire de ce qui va être touché par la LGV, on ne l'a pas encore.

Jacques MOLINARI – On demande à RFF et la SNCF de nous fournir l'état des lieux en cette période cruciale où des décisions importantes, qui engagent l'avenir, vont être prises, aussi bien pour la ligne historique que pour la ligne future.

M. Alba, vous avez dit : une LGV ne traverse pas les villes. Ce n'est pas tout à fait vrai. Il y a des villes qui se battent pour que la LGV les traverse. Lisez nos entretiens avec les autorités de la ville de Florence. Ces gens se sont battus pour que la ligne nouvelle grande vitesse traverse Florence. Il en est de même à Bologne et à Barcelone. Donc ne partez pas sur le postulat qu'une ligne à grande vitesse ne traverse pas une ville.

Joël ALBA – Pas en France.

Jacques MOLINARI – Parce que les réalités françaises ne sont pas les mêmes.

Vous récidivez, Mme Gontard, parce que vous persistez, en fin de séance, à faire une sorte de vote sur le choix des scénarios. Ce n'est pas le moment. Le moment sera peut-être venu à la

clôture des réunions. En ce qui nous concerne, nous refusons de faire un choix, d'autant que c'est un faux choix, car les scénarios proposés sont identiques à epsilon près.

Laurence GONTARD – M. Molinari, je ne vous demande pas de voter, je dois rapporter au Coter ce qui est ressorti de nos échanges. Dans ce groupe, il ne ressortira vraisemblablement pas un scénario, vous avez raison. Il n'en reste pas moins que l'on va essayer de trouver des critères sur lesquels tout le monde s'accorde. J'en ai déjà quelques-uns.

Jacques MOLINARI – Maintenant, je voudrais demander à M. Rolland avant qu'il s'en aille : que pensez-vous du tracé que j'ai présenté qui remonte à 1995 et qui a été proposé par le Conseil général ? Vous avez, au CG 06, travaillé sur le tracé de ligne nouvelle entre Nice et Vintimille. Est-ce que, depuis cette date, vous avez avancé ? Est-ce que vous avez des informations à communiquer ? Ce serait intéressant si vous pouviez les présenter lors de la prochaine réunion.

Alain ROLLAND – Ce document de 1995 était un document de lobbying. A l'époque, on ne parlait plus de la prolongation de la LGV vers Nice. Le département a fait ce document pour relancer la démarche pour la construction d'une LGV. Cet objectif a été atteint puisque nous sommes là aujourd'hui, dans la phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique. Par contre, le département n'a pas vocation à faire des études, il n'est pas maître d'ouvrage de l'opération. C'est RFF qui étudie le tracé. Le département est partie prenante dans les études, mais ce n'est pas lui qui étudie.

Le tracé qui est représenté avait été re-pompé sur des études qui remontaient au 1^{er} projet depuis Lyon-Marseille. A l'origine, quand on a fait Lyon-Marseille, la LGV devait venir jusqu'à Nice. Cela aurait été très avantageux puisqu'elle était entièrement prise en charge par l'Etat. A l'époque, des études de tracé avaient été faites par la CETEC.

Jacques MOLINARI – C'est précieux pour Mme DUMOULIN. Vous voyez bien que le projet de ligne nouvelle ne passe pas en bord de mer.

Alain ROLLAND – C'était un projet sur la partie Est de Nice qui était entièrement en ligne nouvelle. Donc forcément, il ne passait pas sur le bord de mer. Il était même assez direct puisqu'il n'envisageait même pas une gare à Monaco. Dans la mesure où Monaco est intéressé, c'est vrai que l'enjeu de desservir Monaco est important.

Jacques MOLINARI – Il y a une chose que vous ne percevez peut-être pas, Madame, c'est que l'exploitation de la ligne actuelle est fragile, délicate et insuffisante. Cette raison à elle seule motive la réalisation d'une ligne nouvelle. Le sort de la principauté de Monaco est directement lié au chemin de fer, plus que jamais. Monaco a pris son essor avec le PLM mais maintenant, il faut que Monaco survive et soit relié non seulement à Paris, mais également à l'Italie. Donc la ligne nouvelle s'impose à court, moyen ou à long terme.

Maintenant, je voudrais soumettre à ce groupe de travail l'analyse que nous avons faite de la capacité de la ligne historique entre Vintimille et Nice. Je pense que les propositions de la Région, de RFF et de la SNCF sur la capacité de la ligne sont surévaluées. Vous tracez des sillons, c'est très joli, vous annoncez 9 circulations à l'heure. Moi, je demande comment vous les gérez ces circulations parce que c'est très facile de traiter les trains à la queue leu leu comme dans une ligne de métro.

Fabien PASTOUR – RER.

Jacques MOLINARI – Nous ne sommes pas sur une ligne de RER, il y a des contraintes et nous sommes sur une ligne qui se déploie sur 60 km entre Vintimille et Cannes...

Laurence GONTARD – Vous avez posé une question à Fabien Pastour. Je propose qu'il vous réponde.

Jacques MOLINARI – Je crois être en mesure de vous démontrer que l'on ne peut pas, si l'on veut procéder à une exploitation raisonnée et non pas de RER, si l'on veut satisfaire au moins

3 types de missions (les omnibus, les semi-directs et les trains grandes lignes) sur cette ligne-là, on ne peut pas mettre plus de 6 sillons/heure dans chaque sens. Je voudrais que l'on en discute. Nous l'avons publié au tout début du débat public, on n'a toujours pas de réponse. Nous avons rencontré les responsables de la direction de l'ingénierie à la SNCF, je peux vous dire que...

Laurence GONTARD – M. Molinari, est-ce que Fabien peut répondre ?

Jacques MOLINARI – Oui.

Fabien PASTOUR – Oui, d'abord, le nombre de trains est assez simple à établir. On a un comité de financeurs (le comité de pilotage) qui se sont tous mis d'accord sur un schéma de desserte souhaité à l'horizon 2023 et 2040 et on développe des réponses pour répondre à ces objectifs.

Le GIR Maralpin est une société savante, mais vous n'avez pas toutes les données que peut avoir le gestionnaire d'infrastructures et le propriétaire d'infrastructures qu'est RFF et vous n'avez pas non plus toutes les données sur ce qui est faisable sur le réseau, toutes les améliorations à faire sur Marseille-Vintimille pour permettre de faire passer tous ces trains. Nous travaillons avec des cabinets d'experts et des bureaux d'études. Tous ces gens-là ont une commande : développer un schéma d'infrastructures ferroviaires et, dans un 2^{ème} temps, une infrastructure ferroviaire qui répond à ces besoins. Toutes les solutions que nous proposerons seront cohérentes avec les besoins exprimés par les financeurs. M. Molinari, vous nous dites que cela ne passe pas, c'est votre position, vous avez le droit de le dire, mais, moi, j'ai le droit aussi de dire que RFF travaille sérieusement et que nos bureaux d'études ont pris en compte toutes les demandes et les contraintes du secteur.

Jacques MOLINARI – Vous avez commencé en disant : « Les financeurs ont décidé ».

Fabien PASTOUR – La Région, qui est l'autorité organisatrice des transports régionaux, commande le nombre de TER par jour.

Jacques MOLINARI – Dans la réalité, on s'aperçoit que cela ne peut pas marcher.

Fabien PASTOUR – C'est ce que dit le GIR Maralpin. C'est votre position, je l'entends, mais RFF n'est pas d'accord avec vous.

Jacques MOLINARI – Je vous ai posé la question : est-ce que l'on peut examiner ensemble la prochaine fois ce schéma ?

Laurence GONTARD – Est-ce que l'on pourrait faire venir l'expert exploitation ?

Fabien PASTOUR – C'est une question que vous êtes seul à porter, M. Molinari.

Jacques MOLINARI – On est peut-être aussi les seuls à s'être posé la question.

Joël ALBA – Moi, je pense que c'est plutôt un manque de moyens, que ce soit des mécanos, des contrôleurs, de la maintenance, qui fait qu'il y a des problèmes pour faire rouler beaucoup de trains. Après, techniquement, on peut en faire rouler 10 en 1h.

Jacques MOLINARI – On peut mettre à la queue leu leu un très grand nombre de trains séparés par l'intervalle de sécurité de quelques minutes, mais on a plusieurs missions à assumer : des missions de moyenne distance, des missions de longue distance, des trains qui s'arrêtent 3 minutes en gare de Monaco, des omnibus qui s'arrêtent 2 minutes et, dans les autres gares, 1 minute. Vous n'êtes pas entré dans ces détails. Nous avons pris le temps de le faire. J'aimerais que ceci soit examiné avec un expert de l'exploitation.

Fabien PASTOUR – On ne survole pas les données, on fait cela sérieusement. On fera venir un expert exploitation.

Joël ALBA – Entre ce que l'on prévoit et ce qui se passe sur le terrain, la montée des voyageurs, le moindre petit pépin... Le cadencement, c'est difficile. Au moindre petit pépin, on supprime le train...

Alain ROLLAND – En décembre, les nouveaux horaires 2012 se mettent en place et j'ai cru comprendre qu'il allait y avoir une très forte augmentation des cadences.

Fabien PASTOUR – Il y a une légère augmentation des cadences. On les a dans les fiches secteurs. Sur Nice-Italie en 2012, on a 2 TER semi-directs par heure et 2 TER omnibus par heure.

Alain ROLLAND – On passe au quart d'heure.

Jacques MOLINARI – Si nous avons une mission omnibus qui suit une mission semi-direct, les deux sillons divergent. Le semi-direct va beaucoup plus vite que l'omnibus puisqu'il s'arrête moins souvent. Autrement dit, en partant à 5 min d'intervalle de Vintimille, ce qui est un non-sens pour la clientèle de Vintimille, le 1^{er} va arriver à Nice avec 15 ou 20 min d'avance sur le suivant. Vous avez une divergence des sillons et vous ne pouvez plus parler de cadencement tout le long de la ligne.

Laurence GONTARD – Fabien va vous répondre.

Fabien PASTOUR – L'expert exploitation vous expliquera les schémas de desserte et les schémas d'exploitation.

Jacques MOLINARI – Très bien. Pour terminer, je vous remercie d'avoir évoqué la vitesse de 200 km/h à la traversée des Alpes-Maritimes, c'est ce que nous plaçons depuis le début.

Fabien PASTOUR – J'ai dit que les Italiens faisaient du 200 km/h sur leur ligne. Il n'est pas inutile de se poser la question de la répartition des courbes de vitesse dans la région.

Jacques MOLINARI – Si vous vous inspirez des Italiens pour la desserte des Alpes-Maritimes, je suis le 1^{er} à vous applaudir. Vous avez également insisté sur le maillage ferroviaire : je vous en remercie, parce que ce sont deux grands enjeux.

Finalement, ces réunions ont cet avantage-là, on avance dans la réflexion et peut-être que RFF apporte quelques inflexions à ses a priori.

Fabien PASTOUR – Le maillage est une évidence.

Sur la question de la vitesse, il n'y a pas de dogme de la vitesse chez RFF. La question de la modulation de la vitesse est une question que RFF se pose depuis longtemps. Vous avez cité mon directeur général délégué. Pour lui, la grande vitesse telle qu'on la faisait dans le passé n'a pas une pertinence économique telle qu'il faut la reproduire partout. Maintenant, il vaut mieux réfléchir à un système global qui prend en compte grande vitesse et circulation du quotidien.

Marcelle DUMOULIN – Je me suis posé la question de l'alimentation électrique de toute cette circulation, sachant que nous sommes dans une zone où n'arrive qu'une seule ligne haute tension et que nous sommes régulièrement en danger de rupture électrique.

Autre point, je ne sais pas quels sont les financements et quels sont les financeurs.

Je déplore une nouvelle fois l'absence du principal client déclaré jusqu'à présent : la SNCF.

Je vous remercie de prendre en compte la variété des questions que l'on vous pose, qui relèvent de strates totalement différentes dans l'analyse du système que constitue ce projet, et de faire preuve de patience à cet égard. Je ne suis pas technicienne, mais je comprends les préoccupations de circulation de Monsieur. Je ne travaille pas à la SNCF, mais j'apprécie les apports de mon voisin de gauche. Je dois dire que je regrette la disparition de nos représentants élus.

Laurence GONTARD – Je pense d'ailleurs que nous serons obligés d'indiquer dans la synthèse que nous remonteront au Coter le fait que plus de la moitié des participants à la réunion étaient absents lorsque nous l'avons rédigée.

Fabien PASTOUR – Pour l'alimentation électrique, il y a deux choses. Il y a une nouvelle ligne, qui devra être alimentée par de nouveaux postes d'alimentation électrique. Et puis il y a une ligne

existante, sur laquelle RFF a lancé il n'y a pas très longtemps une étude des réserves de capacité sur la ligne pour faire circuler des trains en plus. Régulièrement, sur le réseau, vous avez une sous-station (un gros transformateur) qui permet d'alimenter en électricité des caténaires. Nos lignes sont alimentées par des lignes à haute tension et puis, nous pouvons rajouter le long des voies des câbles pour alimenter les sous-stations intermédiaires pour pouvoir avoir assez de puissance pour faire circuler nos trains. Dans l'étude de la LGV, on va prendre en compte l'existant et puis, on saura quels sont les besoins de la ligne nouvelle et puis, on va se débrouiller soit pour se faire alimenter par les Italiens, soit pour se faire alimenter par la nouvelle ligne haute tension qui arrivera normalement avant la LGV PACA.

Marcelle DUMOULIN – Par où ?

Fabien PASTOUR – Je ne sais pas. C'est une question qui se pose. Donc on prend en compte le besoin d'énergie, mais je ne sais pas encore comment on va faire, cela fait partie des études.

Marcelle DUMOULIN – Je ne souhaite pas avoir le détail, mais je sais que l'alimentation en énergie électrique des Alpes-Maritimes est difficile.

Fabien PASTOUR – Oui, il n'y a qu'une ligne grande ligne qui alimente les Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI – Les travaux sont engagés.

Fabien PASTOUR – Vous avez posé la question sur les financeurs. Vous avez l'Etat français, la Communauté européenne, la Principauté de Monaco, les Conseils généraux 13, 83 et 06, le Conseil régional PACA, les communautés d'agglomération MPM (Marseille Provence Méditerranée, CPA (Communauté d'agglomération du Pays d'Aix), TPM (Toulon Provence Méditerranée) et Nice Côte d'Azur et RFF. Ce sont les financeurs pour toutes les études jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Après, pour le financement des travaux, il y aura un tour de table qui sera fait. On suppose qu'on aura les mêmes personnes pour financer les travaux, mais l'Etat n'a pas voulu attendre la fin des études préliminaires à l'enquête d'utilité publique pour commencer à réfléchir là-dessus. Ils ont créé une mission avec M. Cousquer et M. Idrac, pour investiguer toutes les possibilités de financer la ligne. Un rapport intermédiaire sera rendu fin 2011 et un rapport définitif présentant toutes les pistes envisageables de financement de la LGV PACA est attendu pour 2013 et 2014.

Marcelle DUMOULIN – Donc les financeurs seront nos structures locales ou nationales pour lesquelles nous payons des impôts. Ils ne sont pas là, mais ils seront à l'inauguration.

Fabien PASTOUR – Ils sont toujours là aux inaugurations.

Laurence GONTARD – Les financeurs sont représentés, Madame, dans d'autres instances de concertation du projet.

Fabien PASTOUR – On continue le tour de table ?

Laurence GONTARD – Oui. Mme Laugier.

Flora LAUGIER – Je vais être très brève. L'ADAAM participe à ses ateliers en tant que structure partenariale. On porte la voix de nos membres et aujourd'hui, comme certains ont pu le faire, aucun avis n'a été tranché sur les scénarios. Donc à ce jour, l'ADAAM n'a pas d'avis sur ces scénarios.

Laurence GONTARD – OK. On voit maintenant ce que l'on décide avec vous de faire remonter au Comité territorial.

J'ai d'abord noté le constat suivant (vous avez été plusieurs à le signaler) : les 4 scénarios n'offrent pas de diversité sur le tronçon Nice-Italie. Est-ce que vous êtes d'accord avec cela ?

Marcelle DUMOULIN – Dit comme cela, oui.

Laurence GONTARD – J'ai noté une 2^{ème} chose qui a été dite par plusieurs personnes : la réutilisation par la ligne nouvelle de la ligne existante est à éviter.

Marcelle DUMOULIN – Je l'ai entendu essentiellement dans la bouche des 2 élus qui ont une vue à court terme sur la rénovation de leur gare.

Jacques MOLINARI – C'est un peu ambigu comme cela. Il faut préciser : la réutilisation par la ligne nouvelle de la ligne existante est à éviter depuis la sortie de Nice jusqu'à Vintimille.

Laurence GONTARD – D'accord.

Fabien PASTOUR – Il y a des choses qui vous paraissent évidentes pour vous, dans les Alpes-Maritimes ou sur Menton, parce que c'est votre secteur géographique, que vous le connaissez bien et que les problématiques sont dans votre tête. Imaginez-vous que les gens dans le Var ou dans les Bouches-du-Rhône vont penser à leur secteur et ils ne vont pas dire exactement les mêmes choses. Des fois, des banalités qui, pour nous, dans les Alpes-Maritimes, nous paraissent sans intérêt, cela fait du bien de les dire parce que cela va permettre aux gens de se dire : « Les gens dans les Alpes-Maritimes, ils pensent quand même cela ».

Marcelle DUMOULIN – D'accord.

Fabien PASTOUR – Des fois, cela peut vous paraître simpliste, banal, mais cela vaut le coup de l'écrire.

Marcelle DUMOULIN – C'est aussi dans la perspective de pouvoir comparer le coût d'une rénovation et le coût d'une construction différente ou d'une rénovation visant au passage.

Jacques MOLINARI – Excusez-moi, mais on est allé jusqu'au bout de la rénovation, on ne peut pas imaginer doubler le trafic sur la ligne.

Laurence GONTARD – J'ai noté que les représentants des collectivités qui sont partis avaient tous mis en avant le facteur coût, par le choix du scénario le moins cher pour certains, en disant, pour les autres, qu'il ne fallait surtout pas que les coûts soient un facteur de risque pour le projet. Est-ce une opinion que vous partagez et que l'on peut inscrire en tant que telle ?

Marcelle DUMOULIN – Dit comme vous venez de le dire, bien sûr. C'est l'art de la synthèse. La mise en danger du projet... Tout à coup, c'est faire peser sur la dimension économique du projet quelque chose d'énorme. Si l'on avait eu ce type de raisonnement au moment de la construction du pont de Millau, je ne sais pas si on l'aurait construit.

Laurence GONTARD – Vous pouvez parfaitement ne pas partager cet avis, auquel cas soit on décide de l'écrire en mettant qu'il s'agit bien des représentants des collectivités qui ont dit cela, soit on décide de ne pas le mettre du tout.

Marcelle DUMOULIN – Dans la « mise en danger », il y a l'introduction d'une dimension émotionnelle.

Laurence GONTARD – J'ai repris l'expression qui a été donnée.

Marcelle DUMOULIN – Je ne représente que moi-même.

Joël ALBA – Les coûts, ce n'est pas mon problème. Pour moi, le problème, c'est le tracé de la ligne, le meilleur tracé, le plus convenable pour les gens. Après, il y a toujours du coût. Il faut que ce soit le moins cher et que ce soit le mieux. Une fois que l'on a dit cela...

Flora LAUGIER – Il faut préciser que ce sont les collectivités représentées qui l'ont mentionné. C'est vrai qu'elles ont insisté là-dessus.

Laurence GONTARD – On mettrait : « le critère coût a été mis en avant par les collectivités représentées ».

Un quatrième point : il n'y a pas de scénario préférentiel qui se dégage du groupe.

Marcelle DUMOULIN – Les deux représentants des collectivités se sont très clairement prononcés.

Laurence GONTARD – Oui, mais ils se sont prononcés sur un scénario qui n'est pas partagé par les Amis du Rail. Comme ce sont les deux seuls organismes à s'être prononcés... Je mets : « pas de consensus sur un scénario ». On peut dire : « pas de position de la majorité du groupe en faveur de l'un ou l'autre des scénarios ».

Marcelle DUMOULIN – Je suis d'accord.

Fabien PASTOUR – Il est clair qu'il n'y a pas de consensus.

Jacques MOLINARI – La notion de majorité dans un groupe de huit personnes n'a pas beaucoup de signification, un groupe aussi hétéroclite.

Marcelle DUMOULIN – Je suis d'accord.

Laurence GONTARD – C'est la quasi-totalité des participants.

Jacques MOLINARI – On peut déplorer qu'il n'y ait pas de représentant de la Principauté de Monaco qui est directement concerné

Fabien PASTOUR – Le groupe de travail regrette l'absence d'un représentant de la principauté de Monaco.

Jacques MOLINARI – Cela peut faire l'unanimité. Sur les fonctionnalités de la future gare de Monaco, il y a matière à réflexion, mais on ne peut pas en parler sans eux.

Laurence GONTARD – Est-ce qu'il y a autre chose que vous souhaitez ajouter ? Je pense qu'on a fait le tour.

4 RECUEIL DES OBSERVATIONS SUR LES DOCUMENTS REMIS

Fabien PASTOUR – La dernière fois, on vous a remis des documents et on vous avait demandé de les regarder tranquillement à la maison pour nous dire si vous aviez des observations à formuler sur les cartes de sensibilités ou le document Projet et Territoires. Sur ce document Projet et Territoires, on nous a signalé des coquilles pages 92 et 93, on va les corriger.

Laurence GONTARD – La partie Nice est à développer. La partie Sophia est à développer. Et il y a une précision à apporter sur le PPRI page 117.

Fabien PASTOUR – C'est ce que l'on nous a demandé ailleurs.

Laurence GONTARD – On nous a également demandé d'inclure Grasse dans la zone d'études préférentielle.

Fabien PASTOUR – Avez-vous des observations particulières à formuler sur les cartes pour commencer ? Que ce soit Nice Côte d'Azur ou le CG 06, ils ont déjà formulé leurs remarques dans d'autres groupes. Et le reste du groupe, M. Molinari, sur les cartes de sensibilités, vous avez des points particuliers ?

Jacques MOLINARI – Non.

Laurence GONTARD – On peut noter que le groupe valide les documents remis, sous réserve des modifications apportées par les autres groupes.

Jacques MOLINARI – Ces documents ne sont pas facilement lisibles.

Fabien PASTOUR – Les cartes sont en ligne, c'est assez pratique pour faire des zooms sur un écran d'ordinateur. C'est sûr que, moi, je devais vous les remettre a minima papier.

Sur le document Projet et Territoires, avez-vous des observations à formuler en plus de celles qui ont été formulées par les autres groupes de travail ?

Marcelle DUMOULIN – J'aurais souhaité que la partie de zone d'étude prioritaire entre Nice et Vintimille soit agrandie.

Jacques MOLINARI – La réponse a été donnée : les cartes sont en ligne sur Internet.

Marcelle DUMOULIN – Je suis désolée, mais je ne suis pas obligée d'avoir Internet.

Fabien PASTOUR – Vous voulez que la zone d'études préférentielle soit élargie dans le secteur de Nice-Vintimille ?

Marcelle DUMOULIN – Agrandie.

Fabien PASTOUR – D'accord, que les cartes soient plus lisibles.

Marcelle DUMOULIN – Oui, c'est une zone tellement dense à tout point de vue.

Fabien PASTOUR – Lors des prochains groupes de travail, j'aurai à ma disposition un ordinateur un peu particulier qui permet de rentrer dans les cartes, de zoomer sur tous les coins que vous voudrez. Et puis j'aurai aussi des grandes cartes papier que l'on regardera ensemble.

Jacques MOLINARI – En l'absence de définition plus précise du fuseau, cela n'a pas beaucoup de sens, ce n'est pas la peine d'aller au-delà du col de Castillon, on sait à peu près où passera la ligne, c'est là que se situeront les grands enjeux. Ce n'est pas la peine de nous égarer sur des documents qui ne sont pas d'un intérêt immédiat.

Laurence GONTARD – Je crois que vous êtes d'accord puisqu'à l'occasion du 3^{ème} et du 4^{ème} groupe, nous étudierons les fuseaux de passage sur la zone.

Fabien PASTOUR – C'est bien l'objet, c'est de rentrer sur les fuseaux la prochaine fois.

Laurence GONTARD – Justement, au programme de la prochaine réunion, on vous fera un retour du Coter, on vous présentera les fuseaux de passage et puis on apportera les réponses aux questions que vous avez posées aujourd'hui.

Jacques MOLINARI – Le Comité territorial se réunit quand ?

Laurence GONTARD – Le 20 octobre à 10h en préfecture.

Jacques MOLINARI – Une question que j'ai évoquée tout à l'heure en arrivant, le verbatim, si vous pouviez le composer en caractères un peu plus petits pour qu'au tirage (cela a été dit par l'un de mes collègues aussi), cela ne s'accompagne pas d'un nombre de pages énormes.

Laurence GONTARD – La demande a déjà été prise en compte.

Jacques MOLINARI – J'ai commencé à parcourir le verbatim. Par moment, on ne s'exprime pas toujours aisément oralement, il y a des passages qui sont difficiles à transcrire. Est-ce que des retouches sont possibles ? Parce que ces verbatim, vous les lâchez dans la nature.

Fabien PASTOUR – Oui.

Jacques MOLINARI – Vous nous l'avez envoyé vendredi après-midi.

Fabien PASTOUR – Le verbatim, on le corrige quand des noms d'intervenants sont faux.

Laurence GONTARD – Des mauvaises attributions, par exemple, si l'on attribuait les propos de Mme Dumoulin à vous-même ou l'inverse, ça, on le corrige.

Fabien PASTOUR – Par contre, les propos eux-mêmes ne sont pas modifiables.

Jacques MOLINARI – Quelquefois, il y a des problèmes d'interprétation, il y a quelques erreurs. Si vous les laissez comme cela, c'est sous réserves, on n'a pas le temps de les relire.

Fabien PASTOUR – On a refusé le verbatim du groupe de travail n°1 de Sophia parce que l'attribution des propos n'était pas cohérente et puis, il y avait des problèmes dans le fond sur certains mots employés.

Laurence GONTARD – Il y avait des non sens.

Fabien PASTOUR – Il y avait des non sens qui faisaient que le verbatim n'était pas exploitable pour nous. Les membres du groupe de travail ne retrouvaient pas leurs propos.

Jacques MOLINARI – Cela arrive parfois, la transcription est un art difficile. C'est bien fait de façon générale, mais de temps en temps, il y a des bugs. Est-ce que cela vaut la peine de réviser ces petites erreurs ou on laisse faire ? En cas de grosses erreurs, faut-il le signaler ?

Laurence GONTARD – S'il y a vraiment un contresens, quelque chose de totalement faux qui a été écrit, vous le signalez à l'adresse « concertation06 ».

Fabien PASTOUR – Après, si c'est des propos tenus en séance qui ont été retranscrits, s'ils ne sont pas clairs à l'écrit...

Laurence GONTARD – On bafouille tous, on utilise tous parfois un mot pour un autre, mais c'est la règle du jeu du verbatim de laisser tel quel.

Fabien PASTOUR – On vous le transmet brut de décoffrage, on vous le transmet tel qu'on le reçoit. Ce n'est pas celui qui sera mis sur le réseau parce qu'il y aura la page qualité RFF qui sera en première page si ce n'est pas encore le cas. Il sera mis en réseau après, donc il y a un peu de temps, s'il y a un contresens majeur, pour le modifier s'il faut.

Laurence GONTARD – Nous aussi, cela nous a posé beaucoup de problèmes d'avoir un tel délai entre la réunion et le moment où l'on recevait le verbatim. On a demandé que le délai soit raccourci. Donc à partir de ce groupe-là, on devrait être en mesure de vous le diffuser plus rapidement.

Jacques MOLINARI – En toute logique, la synthèse devrait être rédigée à partir du verbatim, mais on comprend très bien qu'avec ce rythme effréné que vous avez adopté, c'est quasiment impossible. Le nombre de réunions est très élevé. Certains d'entre nous participons à plusieurs réunions de nature différente. Il y a une perte en ligne énorme d'informations. Cette consultation a été faite de manière précipitée quand on pense aux semestres qui se sont écoulés entre la décision d'entreprendre une concertation et la concertation elle-même.

Laurence GONTARD – Cette remarque a été remontée au collège des acteurs. Il faut savoir que la concertation ne s'arrêtera pas au mois de décembre. Elle se poursuivra après.

Jacques MOLINARI – Ça, vous nous le dites, mais en réalité, vous avez pour objectif une prise de décision avant fin 2011. Pour des raisons politiques et stratégiques, vous voulez caler le projet et vous ne nous laissez pas le temps de l'examiner attentivement et de formuler des contre-propositions. Vous ressentez bien que le projet tel que vous l'avez cadré ne peut pas avoir l'agrément pas seulement du milieu associatif et de la société civile, mais également des décideurs, des financeurs.

Fabien PASTOUR – C'est votre position.

Jacques MOLINARI – C'est un point de vue personnel.

Laurence GONTARD – On se retrouve au même endroit, si vous le voulez bien, à la même heure, le 15 novembre. Attention, sachant que le 11 est férié, le groupe de Nice est décalé au lundi, donc celui-ci est décalé au mardi.

Jacques MOLINARI – Ce qui est gênant, c'est que les collectivités sont peu nombreuses et elles ne peuvent pas suivre l'ensemble de la discussion, elles ont des contraintes, les représentants ont des contraintes.

Fabien PASTOUR – Nice Côte d'Azur et le CG 06 sont présents pratiquement à tous les groupes de travail, ils sont présents pratiquement à toutes les instances également. Que ce soit Guy Muller ou Alain Rolland, ce sont les deux personnes qui suivent pratiquement toutes les réunions. Ils se font remplacer quand ils ne peuvent pas, mais eux deux, dans les Alpes-Maritimes, ils sont présents partout.

Jacques MOLINARI – On souhaiterait que la CCI soit présente ou soit représentée.

Laurence GONTARD – Elle a été présente sur les 3 premiers groupes du département : Ouest Alpes-Maritimes, Sophia et Nice.

Fabien PASTOUR – Ils ne sont pas membres du Comité de pilotage, ils sont au Comité territorial et ils ont décidé de participer de préférence à 3 groupes sur 4 dans les Alpes-Maritimes. Est-ce qu'ils sont inscrits ici ?

Laurence GONTARD – Non, ils ne sont pas inscrits ici.

Jacques MOLINARI – Est-ce que l'ADAAM ne pourrait pas nous faire une petite présentation au moins sur les enseignements de l'enquête ménages ?

Fabien PASTOUR – On a un partenariat entre l'ADAAM et RFF, l'ADAAM nourrit les réflexions de RFF avec les enquêtes qui ont été réalisées et nous leur transmettons des informations sur nos enquêtes, on échange nos données. S'il faut faire venir Julien ou Lionel Collombier, on peut éventuellement les faire venir pour présenter ces études-là et les résultats d'enquête si c'est nécessaire.

Laurence GONTARD – C'est peut-être une question que l'on posera au groupe de travail n°3 pour le groupe de travail n°4.

Jacques MOLINARI – Lors de la réunion du groupe Fret et Logistique, Mme Cesari-Geiger était venue pour faire une présentation. Le déroulement de la réunion a été tel que la réunion s'est terminée avant qu'elle ne puisse présenter son travail. Or son travail est très intéressant pour tout le monde.

Fabien PASTOUR – Elle le présentera au prochain groupe de travail Fret et Logistique.

Jacques MOLINARI – Je crains que non, elle a dit qu'elle ne remettrait plus les pieds dans ce groupe de travail parce que cela ne se fait pas. Quand une responsable d'une agence d'urbanisme se dérange, c'était à Marseille, pour faire un exposé et qu'elle repart sans avoir pu le présenter, c'est extrêmement fâcheux.

Fabien PASTOUR – Peut-être que la discussion a été nourrie sur d'autres sujets, je ne sais pas. Je n'étais pas présent.

Laurence GONTARD – On n'y était pas, mais on fera remonter.

Fabien PASTOUR – Merci à tous. Si vous voulez prendre un café avant de partir, n'hésitez pas.

Laurence GONTARD – Merci de votre participation jusqu'au bout.

La séance est levée à 17 heures 35.

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

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