



## SOMMAIRE

<b>1. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL.....</b>	<b>4</b>
1.1. COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL.....	4
1.2. OBJECTIF ET DEROULEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL.....	6
1.3. CADRE DE LA DISCUSSION ET OBJECTIFS .....	8
1.4. MODALITES DE PARTICIPATION ET ENGAGEMENTS .....	8
1.5. OBJECTIFS DU GROUPE DE TRAVAIL.....	9
<b>2. ETUDE DES SCENARIOS .....</b>	<b>9</b>
2.1. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET .....	9
2.2. LES OBJECTIFS DE DESSERTE SUR LE SECTEUR.....	10
2.3. LE CHOIX DU COMITE DE PILOTAGE .....	11
2.4. PRESENTATION DU KIT DU CONCERTANT : OUTIL DES ACTEURS DE LA CONCERTATION.....	13
2.5. LECTURE D'UN RETICULAIRE .....	16
2.6. CONSTAT : DESSERTE ACTUELLE SUR LE SECTEUR.....	16
2.7. TRADUCTION EN DESSERTES PREVUES SUR LE SECTEUR .....	17
2.8. COMPARAISON DES RETICULAIRES SELON LES SCENARIOS .....	17
2.9. QUESTIONS SUR LES SCENARIOS ET LES SCHEMAS DE DESSERTE.....	17
<b>3. LA TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE SECTEUR.....</b>	<b>36</b>
3.1. QUELLE TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE TERRITOIRE ?.....	36
3.2. QUESTIONS SUR LES SCENARIOS ET LEUR TRADUCTION SUR LE TERRITOIRE.....	38
<b>4. LES ENJEUX DU TERRITOIRE .....</b>	<b>38</b>
4.1 PRESENTATION DES ELEMENTS DISTRIBUES POUR LE PROCHAIN GROUPE DE TRAVAIL : L'ATLAS GEOGRAPHIQUE .....	39
4.2 PRESENTATION DES PRINCIPAUX ENJEUX TERRITORIAUX .....	40
4.3 QUESTIONS SUR LES ENJEUX TERRITORIAUX .....	40
<b>5. PREMIERS AVIS ET POSITIONNEMENTS SUR LES SCENARIOS.....</b>	<b>41</b>

Participants :

BOUGEAULT Noëlle, ARTELIA (assistance à maîtrise d'ouvrage généraliste)  
GONTARD Laurence, KFH Communication (assistance à maîtrise d'ouvrage communication et concertation)  
PASTOUR Fabien, chargé de projet territorial 06, Mission LGV PACA (RFF)

ALBA Joël, Association les Amis du Rail  
AKBARALY Houzefa, SNL Lavalin S.A.S.  
BOYER André, DDTR M06  
DEFERRO Dominique, Association Les Amis du Rail  
DUMOULIN Marcelle, habitante de Menton  
LAUGIER Flora, Agence de Déplacement et d'aménagements des Alpes-Maritimes  
MARQUES Pascal, Région PACA – Antenne des Alpes-Maritimes  
MOLINARI Jacques, GIR MARALPIN  
MULLER Guy, Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur  
PASTORELLI José, Ville d'Eze  
PINOLI Philippe, Communauté d'Agglomération de la Riviera Française  
ROLLAND Alain, Conseil général 06  
SALTI Fernand, Ville de Roquebrune-Cap Martin

## **1. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL**

### **Laurence GONTARD**

Bonjour à tous, bienvenue à ce groupe de travail Riviera Paillons, qui est le quatrième à se tenir dans le département des Alpes-Maritimes et qui est le premier du secteur. Je vous remercie de votre présence. Nous ne sommes pas très nombreux, on va essayer d'être efficaces. Je suis Laurence Gontard, je m'occupe de la concertation en assistance à la maîtrise d'ouvrage sur le projet. Ce groupe de travail, comme les autres, est enregistré et il y a un verbatim qui sera effectué. Aussi je vous remercie de bien vouloir vous présenter avant chacune de vos interventions pour que le verbatim puisse bien reprendre vos propos ; je vous remercie également d'attendre la fin de chacune des parties pour intervenir, comme ça le groupe est un peu moins haché.

Donc aujourd'hui nous allons avoir quatre temps dans le groupe : l'installation du groupe de travail, l'étude des scénarios portés à la concertation, l'inscription de ces scénarios sur le territoire et les enjeux du secteur Riviera Paillons.

On va commencer par un petit tour de table et je vais laisser la parole à Fabien Pastour pour se présenter.

### **1.1. COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL**

#### **Fabien PASTOUR**

Bonjour à tous, moi je vais prendre le micro parce qu'après je n'ai plus de voix, donc j'espère que vous m'entendez tous bien. Je m'appelle Fabien Pastour, je suis le chargé de projet territorial à la mission LGV PACA. Au sein de la mission LGV PACA, je suis celui qui fait le lien entre le territoire des Alpes-Maritimes et la LGV PACA et celui qui prend en compte vos avis. Je les donne ensuite à la LGV pour qu'eux les prennent en compte dans leurs études et mettent ça à jour afin de produire les éléments dont on a besoin pour discuter en groupe de travail.

Je suis RFF, et vu qu'on est parti pour faire un tour de table, on va commencer par Noëlle à ma gauche.

#### **Noëlle BOUGEAULT**

Je suis Noëlle Bougeault et je représente l'assistance à la maîtrise d'ouvrage.

#### **Fabien PASTOUR**

Laurence, tu t'es présentée.

#### **Pascal MARQUES**

Pascal Marquès, chargé de mission à l'antenne du Conseil Régional PACA.

#### **José PASTORELLI**

José Pastorelli, Directeur de l'espace public à la Ville d'Eze.

#### **Fernand SALTI**

Excusez-moi, si vous pouviez passer le micro, parce que je n'ai rien entendu.

**Pascal MARQUES**

On reprend. Bonjour, Pascal Marquès, chargé de mission au Conseil Régional PACA à l'antenne des Alpes-Maritimes Nice.

**Fernand SALTI**

Très bien.

**José PASTORELLI**

José Pastorelli, Directeur de l'espace technique de la mairie d'Eze.

**Fernand SALTI**

La mairie de ?

**José PASTORELLI**

Eze.

**Jacques MOLINARI**

Jacques Molinari, GIR Maralpin. Je vais quand même nous présenter, pour ceux qui ne connaissent pas. Notre groupe s'est créé il y a seize ans, et s'il travaille sur la problématique de l'aménagement du territoire transfrontalier, qui est à part, nous nous sommes consacrés depuis notre création au problème de la route et du rail, des lignes ferroviaires et des traversées alpines. Notre travail a été apprécié par la SNCF et ils le retiennent bien dans le cadre des études du Lyon-Turin. Nous avons fait l'objet d'une étude, nous avons été sollicités par Alstom pour définir les modalités de circulation des TER sur la ligne Ligure, et nous avons fait pour la SNCF une étude de l'ambiance de la problématique LGV PACA.

Nous sommes très heureux de participer à ce débat parce que nous sommes prêts à apporter notre expérience et notre expertise dans cette problématique. Merci.

**André BOYER**

Bonjour, André Boyer de la DDTR. La DDTR participe aux réunions des groupes de travail pour entendre vos questionnements et vos propositions. Donc on ne participe pas directement aux débats mais on fait remonter tout ce que l'on entend aux services de l'Etat.

**Fernand SALTI**

Vos initiales, vous pouvez les énumérer ?

**André BOYER**

Direction Départementale des Territoires et de la Mer, c'est l'ancienne DDE. Je profite d'avoir le micro pour vous demander de m'excuser si je quitte la réunion avant la fin, puisqu'il y a une réunion de présentation de la ligne 2 du tramway de Nice à 18 heures avec le Président de la NCA donc je voudrais aussi y assister.

**Joël ALBA**

Je m'appelle Joël, je représente les Amis du Rail, l'AR. On participe aux réunions sur la LGV.

**Fernand SALTI**

Fernand Salti de Roquebrune-Cap-Martin où j'ai été chargé de cette mission importante puisque nous possédons deux gares à Roquebrune.

**Alain ROLLAND**

Alain Roland, Conseiller Général des Alpes-Maritimes.

**Guy MULLER**

Guy Muller, Communauté Urbaine de Nice.

**Houzefa AKBARALY**

Houzefa Akbaraly, je représente le groupe SNL Lavalin en charge des études de conception technique sur le département des Alpes-Maritimes.

**Fernand SALTI**

Pouvez-vous me répéter votre nom ?

**Houzefa AKBARALY**

Houzefa Akbaraly.

**Fabien PASTOUR**

Et puis on a Mathieu qui nous aide sur la partie technique, et le monsieur d'Ubiquis derrière.

**Laurence GONTARD**

On va peut-être laisser un micro là-bas pour les interventions de ce côté.

## **1.2. OBJECTIF ET DEROULEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL**

**Fabien PASTOUR**

Allez, on commence. Donc aujourd'hui c'est le groupe de travail numéro 4, groupe de travail qui va du Paillon jusqu'à la frontière italienne. Comment se passe ce groupe de travail dans l'avance du projet ? On va aller assez vite parce que c'est assez simple.

Vous avez un comité de pilotage qui réunit les financeurs. Les financeurs sont l'Etat français, la Communauté Européenne, la Principauté de Monaco, Réseau Ferré de France bien sûr. Et puis vous avez les trois conseils généraux, le Var, les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône, vous avez le Conseil Régional PACA et les grandes agglomérations Toulon Provence Méditerranée, Marseille Provence Méditerranée, Nice Côte d'Azur et la Communauté du Pays d'Aix.

Vous avez un comité technique qui réunit les techniciens de tous les financeurs, et puis Réseau Ferré de France s'appuie sur des comités thématiques.

Les comités thématiques sont des groupes de réflexion qui réunissent des experts pour produire les éléments et permettre d'apporter des éléments au comité technique.

Après, ce que vous voyez en vert c'est toute la partie concertation du projet et donc vous avez en tête le comité de la concertation. Le comité de la concertation c'est exactement la même chose que le comité de pilotage. Le Préfet de Région, Monsieur Parant, a voulu qu'il y ait une instance édifée avec exactement les mêmes participants qu'au comité de pilotage et un seul sujet : la concertation.

Vous avez le collège des acteurs, qui réunit un certain nombre d'associations et d'instances représentatives du tissu économique qui sont là pour vérifier que la concertation est bien déployée sur le territoire et qu'on ait un avis au comité de la concertation.

Vous avez une commission consultative des élus qui recueille par départements l'avis des élus de tous types, qui sont dans les départements concernés ; c'est réuni à l'initiative des Préfets de Région.

Et puis après, vous avez la strate qui nous intéresse, c'est la partie territoriale. Vous avez les trois comités territoriaux, un par département, par lesquels sont réunis les membres et les financeurs de ce département-là, les associations représentatives qui ont été choisies par la Préfecture, vous avez les chambres de commerce, les chambres d'agriculture, et vous avez aussi les communautés d'agglomérations et les villes qui ne sont pas financeuses pour qu'on ait un panel assez large autour de la table et voir les résultats des groupes de travail pour discuter.

Vous avez deux types de groupes de travail : les groupes de travail géographiques comme aujourd'hui, et puis les groupes de travail thématiques. Il y en a trois à ce jour, et ils sont interdépartementaux, ils discutent agriculture sylviculture et viticulture, fret logistique et gares.

Vous allez avoir des réunions publiques : il y a eu une réunion de lancement le 15 septembre, il y aura d'autres réunions publiques après les réunions de travail des groupes de travail.

Et puis vous avez une personne qui est indépendante, toute seule dans son coin, qui est le garant de la concertation, Monsieur Philippe Marzolf qui est Vice-Président de la Commission Nationale du Débat Public, qui a été choisi par le comité de pilotage et RFF pour être une personne indépendante. Il peut suivre la concertation du début à la fin, aller à toutes les réunions et vérifier que les échanges sont constructifs, qu'on vous donne la bonne information, et que vos demandes sont prises en compte.

Les groupes de travail géographiques, leur intérêt c'est de débattre des enjeux locaux, de prendre en compte les études qui sont faites, et d'émettre des avis. Ce sont des instances importantes puisqu'on va prendre le projet dans son ensemble et puis on va regarder à la loupe ce qui nous concerne, c'est-à-dire la zone géographique. Vous pourrez émettre des avis et demander des éléments d'étude qui ne vous sont pas remis à ce jour pour éclairer votre avis.

Vous avez des groupes de travail thématiques qui vont débattre plutôt sur des thèmes particuliers pour mutualiser les connaissances sur trois départements et identifier sur ces thèmes des éléments d'étude approfondis.

Le calendrier de la concertation, vous voyez qu'on a déjà démarré depuis un certain temps. Pour RFF ça a démarré en juillet, on a commencé à aller voir les élus en août, et puis on a eu en septembre la grande réunion publique le 15 septembre à Nice, il y en a eu une dans chaque département qui a permis d'initier ce processus et enfin vous voyez qu'il y a des groupes de travail thématiques et des groupes de travail géographiques.

Les groupes de travail géographiques vont se réunir assez souvent – je vous donnerai les dates juste après – avec deux grandes phases dans cette concertation : une première liée aux scénarios, aux fonctionnalités du projet et puis quand on aura tous ensemble émis un avis sur ces fuseaux et ces fonctionnalités, au moment où le projet aura les fonctionnalités souhaitées sur le

territoire, on discutera des fuseaux de passage et des horaires pour arriver en décembre à présenter au comité de pilotage le scénario avec le fuseau qui rencontre l'admission du grand public sur le territoire.

Vous me direz que c'est court trois mois et demi, mais trois mois et demi c'est à l'échelle des deux enjeux qui sont discutés : les fonctionnalités et les fuseaux. Cette concertation va se prolonger jusqu'en décembre 2014, date à laquelle on devrait pouvoir présenter un dossier d'enquête d'utilité publique pour avoir cette enquête d'utilité publique de 2014 à 2015 ou 2016.

Les quatre sessions du groupe de travail c'est aujourd'hui, le 10 octobre, le 15 novembre et le 28 novembre. Les quatre réunions se tiendront dans cette salle de 14 heures à 18 heures. Je vous invite à être présents et à être assidus parce qu'on va voir ensemble des choses aujourd'hui. Je vais vous donner des documents à travailler, sur lesquels vous allez avoir à vous positionner et éventuellement formuler des commentaires. Il serait intéressant que si vous n'êtes pas là, vous puissiez désigner un suppléant pour vous remplacer et porter votre voix lors du prochain groupe de travail. Est-ce que vous avez noté les dates ?

### **1.3. CADRE DE LA DISCUSSION ET OBJECTIFS**

#### **Fabien PASTOUR**

Clairement le cadre du groupe de travail aujourd'hui est régi par une décision forte qui est celle des métropoles du Sud (donc on ne discutera que du tracé des métropoles du Sud), tous les scénarios qui sont autour de la desserte de Marseille, Toulon, Nice, et maintenant de son plongeon vers l'Italie. Donc on va assurer la liaison entre Aix et l'Italie en passant par Marseille et Toulon.

On va aussi parler du système ferroviaire global, parce que la LGV PACA porte mal son nom, c'est un projet qui va beaucoup plus loin qu'une simple ligne nouvelle, c'est un projet global de desserte ferroviaire de toute une région. Il faut qu'on prenne en compte les trains du quotidien et les trains à grande vitesse. Et pour prendre en compte tout ce système il faut aussi qu'on présente, qu'on discute ensemble des objectifs de desserte pour ces travaux, et donc c'est ce qu'on appelle une réticulaire de circulation où tous les trains doivent être présents sur le territoire aux deux horizons du projet, à savoir 2023 et 2040.

Les objectifs de desserte ont été vus par les co-financeurs, et délibérés en particulier par la Région qui est l'autorité organisatrice des transports régionaux, c'est la Région qui gère les TER en PACA. Les objectifs, on les a vus, deux groupes de travail pour choisir un scénario préférentiel, deux groupes de travail pour choisir un fuseau préférentiel.

### **1.4. MODALITES DE PARTICIPATION ET ENGAGEMENTS**

#### **Fabien PASTOUR**

Laurence vous l'a déjà dit mais les réunions sont enregistrées, il y a un petit micro sur la table et il y a quelqu'un derrière qui va nous faire un verbatim, on aura donc une trace écrite de tout ce qui sera dit dans ces groupes de travail et qui sera annexée au bilan de la concertation. Donc tous les avis que vous pourrez émettre dans le groupe de travail d'aujourd'hui seront pris en compte, et également tout ce que vous pourrez écrire dans un registre qui se trouve sur la table là-bas, près de Mathieu. Vous pouvez même nous écrire par courrier, des enveloppes pré-affranchies sont disponibles. Et puis si vous le souhaitez, vous pouvez m'écrire directement sur mon mail, vous avez « concertation06@lgvpac.fr ». C'est un mail un peu particulier, ce n'est pas mon mail direct mais ça arrive quand même sur ma boîte, et la particularité c'est que tout ce que vous écrirez sur ce mail-là sera aussi porté au bilan de la concertation.

Pour travailler, on va vous donner des documents, on vous les donnera juste après : le kit du concertant qui contient une somme documentaire assez intéressante avec des synthèses sur tout ce qui a déjà été étudié, des atlas cartographiques avec une première approche des sensibilités des territoires, un rapport Projet et Territoires qui fait 130 pages et qui est une synthèse de pas mal d'études qui ont été faites sur le projet, et puis ce que je vais vous présenter et que vous retrouvez dans ces documents : tous les objectifs de desserte. Ces documents, vous les retrouvez aussi sur le site internet où on mettra en ligne au fur et à mesure les documents qui auront été vus ensemble et validés ensemble.

Pour les groupes de travail, on va progresser ensemble, on va discuter de beaucoup de choses. Et puis vous aurez des questions auxquelles je ne serai pas capable de répondre parce que malheureusement j'ai une compétence première qui n'est pas non plus exhaustive. Donc on va ressortir parfois le soir avec des éléments sur un tableau qu'on va faire fournir par nos bureaux d'études. La prochaine fois j'essayerai de donner les réponses, je ferai venir un expert éventuellement pour donner une réponse.

Le compte-rendu sera rédigé par notre AMO, donc par l'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage qui est représentée par Laurence, il sera mis sur le site. Et puis aujourd'hui on essaiera de bâtir l'ordre du jour de la prochaine réunion et si on n'y arrive pas on vous enverra une proposition d'ordre du jour qu'on aura juste complétée par mail.

Important : aujourd'hui ce n'est pas le cas mais pour les prochaines fois, ce sont les documents qu'on vous remet pour que vous puissiez prendre le temps de les lire et éventuellement de nous formuler des avis ou des commentaires dessus lors des prochaines réunions. Ça nous permettra, lors des réunions, de pouvoir échanger ensemble sur ces documents qui auront été vus par tout le monde.

## **1.5. OBJECTIFS DU GROUPE DE TRAVAIL**

### **Fabien PASTOUR**

Aujourd'hui on va parler de comment on est arrivé à ces quatre scénarios préférentiels proposés par le comité de pilotage, comment on est arrivé à les choisir. On va en discuter et puis on fera un enregistrement des questions que vous souhaitez que l'on approfondisse, des études que vous souhaitez avoir et puis on débattrà très largement autour des sujets que je vais vous présenter.

Est-ce que vous avez des questions sur le mode de fonctionnement de ce groupe ?

### **Laurence GONTARD**

C'est clair ?

### **Fabien PASTOUR**

Il y en a qui étaient là depuis le premier groupe et je pense qu'ils en ont marre d'entendre les mêmes choses donc je suis désolé.

## **2. ETUDE DES SCENARIOS**

### **2.1. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET**

#### **Fabien PASTOUR**

Passons aux scénarios. Un projet – comme je le disais ce matin – est porté par un certain nombre d'objectifs forts. Ces objectifs forts sont donc une desserte à grande vitesse : le but du jeu est

d'apporter une desserte à grande vitesse dans toute une région, dans toutes les Alpes-Maritimes et en passant par le Var et les Bouches-du-Rhône. Pour arriver à caractériser ces objectifs à grande vitesse, il faut choisir un élément fort dans le dossier pour dire : « voilà, on veut absolument atteindre ça » et pour atteindre ça, cela voudra dire que sur tout le reste du territoire on sera aussi dans la grande vitesse. Et donc par exemple si on choisit de prendre comme référence Nice-Paris qui est le trajet le plus long – on ne parle pas de l'Italie – mais qui est un des tracés de leur secteur importants, si on dit Nice-Paris en quatre heures ça veut dire que Nice-Toulon ou Nice-Marseille sont aussi dans les plans à grande vitesse et donc très favorables.

Objectif important du projet : constituer un réseau maillé, avoir deux infrastructures connectées entre elles pour permettre de passer de l'une à l'autre en cas d'incident.

C'est aussi un objectif fort de la partie trains du quotidien, donc optimiser l'utilisation des lignes existantes pour permettre d'augmenter les cadences de circulation de trains pour mettre plus de trains à disposition des usagers.

Et puis c'est aussi rechercher le meilleur projet pour l'environnement puisque c'est une nouvelle infrastructure qu'il faudra insérer sur un territoire. Après il y a des questions de coût à prendre en compte puisque pour que ce projet soit faisable il faut aussi qu'il soit finançable et qu'il soit compatible avec les financements disponibles.

Tous ces objectifs ont aussi été projetés sur le territoire en opportunités. Si on déploie une nouvelle infrastructure ça veut dire qu'on peut aussi avoir une opportunité de créer des nouveaux pôles sur ces territoires afin de desservir une zone qui n'est desservie à ce jour. C'est donc créer de nouveaux pôles d'échange, de nouvelles gares. Et puis c'est aussi réfléchir à comment combiner ligne nouvelle et ligne existante pour que dans ces zones où on va rajouter des voies à côté des voies existantes, il puisse y avoir un passage de l'une à l'autre si nécessaire, et comment insérer ça dans le territoire.

## **2.2. LES OBJECTIFS DE DESSERTE SUR LE SECTEUR**

### **Fabien PASTOUR**

Les objectifs ambitieux du projet, on va aussi les transposer au niveau du territoire. Et on va insérer ça dans une démarche plus grande, c'est-à-dire que PACA est un élément de la France qui s'inscrit dans un arc entre Perpignan et Vintimille. Donc cette LGV PACA va s'inscrire dans un arc qui va partir de Barcelone et qui va aller jusqu'à Gênes et Milan. On a donc un outil fort pour la desserte vers l'international avec des trains transfrontaliers, et puis on va dérouler ça au niveau mondial. Donc on arrive à des trains régionaux à grande vitesse entre Marseille et Nice maintenant pour avoir une desserte entre ces deux grandes villes, ces deux pôles d'attractivité, en une aire. C'est aller vers le Nord avec des trains à grande vitesse, avec une fréquence intéressante, c'est-à-dire au moins quatre ou cinq Trains à Grande Vitesse par heure à l'horizon 2023 qui seront transformés en neuf Trains à Grande Vitesse à l'horizon 2040. Le sigle TAGV veut dire Train Apte à la Grande Vitesse, le sigle TGV est propriété de la SNCF qui est un sigle commercial. Nous, on écrit TAGV mais je vais vous dire TGV dans les phrases.

Et puis il y a aussi l'objectif très fort de l'augmentation du trafic TER. Un exemple entre Cannes et Menton, c'est de passer de quatre ou cinq TER à ce jour jusqu'à huit ou neuf à l'avenir : huit TER en plus directs et un train InterCités. C'est aussi accroître les TER entre Nice et Drap à quatre TER par heure, et les trains transfrontaliers, ça je l'ai dit.

## 2.3. LE CHOIX DU COMITE DE PILOTAGE

### Fabien PASTOUR

On a réfléchi et travaillé sur chaque secteur élémentaire du réseau de PACA pour avoir des solutions fonctionnelles à chaque niveau, qu'on a projetées après dans des scénarios qui vont d'Aix jusqu'à l'Italie. Parmi tous ces scénarios, on a exclu tous ceux qui ne répondaient pas aux objectifs que je vous ai énoncés un peu avant, et on a présenté un certain nombre de scénarios au comité de pilotage qui s'est positionné sur quatre scénarios contrastés qui correspondent aux objectifs de desserte. Vous avez celui qui est le plus proche des centres-villes, le plus rapide pour aller de Nice à Paris le plus vite possible, le scénario le plus économique, le scénario le plus maillé qui fait le plus de liaisons entre réseau nouveau et réseau existant.

Avec un détail important, c'est que ces quatre scénarios ne sont pas subis : c'est-à-dire qu'on ne va pas choisir le un, le deux, le trois, ou le quatre, mais on pourra choisir les fonctionnalités du un, un mélange des dessertes du deux, et éventuellement du trois ou du quatre, pour faire un scénario qui nous convient.

Je vais vous passer les quatre scénarios, et dans ces quatre scénarios vous verrez qu'il y a des constantes, en particulier sur Marseille.

#### a. Scénario 1

### Fabien PASTOUR

On a Lyon-Marseille qui est une ligne qui existe déjà ; on va rajouter une voie sur la ligne pour arriver sur Marseille et non pas passer par Marseille Saint-Charles en surface mais passer par Marseille Saint-Charles souterrain afin de relier par traversante, gagner une vingtaine de minutes à la traversée de Marseille et aussi offrir à la gare de Marseille la possibilité d'augmenter son trafic TER et grandes lignes hors grande vitesse.

Vous avez une constante également qui est la traversée de l'Huveaune jusqu'à la frontière des Bouches-du-Rhône avec une combinaison de lignes nouvelle et lignes existantes.

Et puis après on va passer sur une partie qui va changer de certains scénarios : vous avez donc la route nouvelle entre la frontière des Bouches-du-Rhône jusqu'à – dans ce scénario-là – Toulon centre souterrain. Une nouvelle gare qui amène à Toulon, un passage de tunnel sous Toulon et puis une remontée vers l'Est Var, vers ce nouveau pôle d'échanges sur une gare qui serait dans le secteur des Arcs-Draguignan-le Muy, c'est à définir. Donc une remontée qui se ferait par une combinaison de lignes nouvelle et de lignes existante.

Et puis on va arriver sur le secteur des Alpes-Maritimes par un barreau de ligne nouvelle qui va passer par Ouest Alpes-Maritimes, une nouvelle gare qui serait à l'intersection entre Cannes-Grasse et la ligne nouvelle.

Puis on arriverait à un nouveau pôle d'échanges, une nouvelle gare importante qui serait située dans le secteur d'Arenas, qu'on appellerait Nice Aéroport. Dans ce scénario-là on passe par Nice ville en surface en utilisant les voies existantes et puis on va filer vers l'Italie en mélangeant lignes nouvelles et lignes existantes pour favoriser la desserte TER et optimiser la robustesse du réseau en passant par la nouvelle gare Monaco souterrain.

Après vous allez avoir pour chacun des scénarios des coûts qui vont apparaître. Vous avez un coût en 2023 et un coût en 2040. Ce que ça veut dire, c'est que voici ce que va coûter le projet pour arriver aux objectifs de desserte à l'horizon 2023, et voici ce qu'il faudra rajouter pour arriver aux objectifs de desserte en 2040. 2023 80 millions de passagers et 2040 110 millions de passagers sur la ligne. Donc ça prend en compte tous les travaux à faire sur les lignes existantes, tous les travaux à faire pour avoir les lignes nouvelles et arriver à prendre en compte ce flux de

passagers. Donc dans le scénario 1 ça coûte 14,2 milliards à l'horizon 2023 auxquels il faut rajouter 3,1 milliards pour arriver à la desserte à l'horizon 2040.

## **b. Scénario 2**

### **Fabien PASTOUR**

Quand on prend le scénario le plus rapide, la différence entre le plus rapide et les autres c'est dix minutes. Au lieu de faire quatre heures celui-là prend trois heures cinquante pour les trains directs qui vont de Nice à Paris. Sur Marseille ça ne change pas. Sur Toulon ça évolue un peu : au lieu d'avoir une gare à Toulon centre on a une gare à Toulon Est dans le secteur de la gare jusqu'à Cuers. On passe sous Toulon au Nord en tunnel, on a un barreau de ligne nouvelle qui part pour arriver au nouveau pôle d'échanges connecté à la ligne classique dans l'Est Var, puis un barreau de ligne nouvelle intégrale pour arriver sur la nouvelle gare de l'Ouest Alpes-Maritimes ; on passe par Nice aéroport, et dans ce scénario-là au lieu de passer en surface sur Nice on va passer en tunnel dans Nice. Donc on a la possibilité d'avoir soit des trains qui passent par Nice ville, soit des trains qui passent par le tunnel et qui vont directement vers l'Italie en passant par la ligne entre Nice et l'Italie qui sera une combinaison de ligne nouvelles et de ligne existante avec toujours Monaco souterrain. Ce scénario-là vaudra 13,2 milliards en 2023 auxquels il faudra rajouter 4,1 milliards pour arriver au scénario complet à l'horizon 2040.

## **c. Scénario 3**

### **Fabien PASTOUR**

Le plus économique qui vaut 12,6 milliards en 2023, auxquels il faut rajouter 3,3 milliards. Donc en gros on est entre 15 et 18 milliards dans ce scénario.

Marseille ça ne change pas, on va toujours avoir une ligne nouvelle pour arriver à l'Est Var en passant par tunnel au Nord de Toulon. Dans ce scénario-là, on combine ligne existante et ligne nouvelle pour arriver à l'Est Var. Toujours pareil jusqu'à Nice aéroport en passant par la nouvelle gare Ouest Alpes-Maritimes, on passe par la gare de Nice ville en utilisant les voies existantes et puis on file vers l'Italie en passant par une combinaison de lignes nouvelles et de lignes existantes entre Nice et Vintimille.

## **d. Scénario 4**

### **Fabien PASTOUR**

Le scénario le plus maillé : il est plus maillé parce qu'il va permettre plus de connexions entre le réseau existant et le réseau nouveau. Est-ce que vous voyez ces carrés bleus avec des étoiles dedans qui vous montrent les différentes zones dans lesquelles on va pouvoir faire passer les trains d'une ligne sur l'autre ?

Dans ce scénario la particularité c'est que vous avez Toulon Ouest au lieu d'avoir Toulon Est ou Toulon centre, une gare qui serait dans le secteur de la Seyne-sur-Mer. Derrière on passe sous Toulon en tunnel au Nord et on combine ligne nouvelle et ligne existante pour arriver à l'Est Var, et puis on a notre barreau de lignes nouvelles pour arriver de l'Est Var jusqu'à la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes, Nice aéroport. Mais la particularité de ce scénario c'est qu'on crée un débranchement de la ligne nouvelle pour arriver sur la gare de Cannes. Alors tout cela est à définir, on ne sait pas exactement où c'est, mais il y aurait possibilité de débrancher les trains en amont dans cette virgule pour arriver directement à Cannes.

Ce scénario-là, c'est celui qui vaut le plus cher : il vaut 14,5 milliards à l'horizon 2023 auxquels il faut rajouter 3,3 milliards à l'horizon 2040.

## **2.4. PRESENTATION DU KIT DU CONCERTANT : OUTIL DES ACTEURS DE LA CONCERTATION**

### **Fabien PASTOUR**

On va vous remettre le kit de la concertation qui contient tous les documents portés à la connaissance du comité de pilotage pour aboutir au choix des scénarios, les quatre scénarios préférentiels.

Pour ceux qui ne connaîtraient pas encore le kit, on va le regarder ensemble. Alors je vous demande de regarder le document qui s'appelle le kit du concertant, qui est une page A4 simple sur laquelle vous allez trouver à quoi sert ce kit, à qui il est destiné, ce qu'il contient. Vous retrouvez les coordonnées, les emails – les courriels, pardon – des trois concertants : moi-même pour les Alpes-Maritimes et vous avez mes collègues du Var et des Bouches-du-Rhône si vous voulez nous écrire, ainsi que l'adresse de RFF.

Dans le kit vous allez aussi retrouver la plaquette du projet, c'est un triptyque en trois volets qui vous donne les informations générales du projet. Normalement cette plaquette est disponible dans toutes les mairies concernées par le projet, et mise à disposition du public.

Vous avez derrière une fiche qu'on appelle fiche de la concertation, qui vous repositionne le groupe de travail dans la structure de gouvernance du projet, qui vous donne les dates des réunions publiques, les dates des groupes de travail – donc les quatre groupes de travail ensemble et la réunion générale-, qui vous indique qui est le garant de la concertation, qui vous explique comment donner votre avis etc.

Après vous avez deux fiches qui sont relatives aux Alpes-Maritimes : vous avez une fiche sur le secteur Ouest Alpes-Maritimes et une fiche qui concerne plus le secteur Nice-Italie, vers laquelle vous retrouvez une carte qui vous donne la zone d'étude préférentielle du projet en l'état actuel de notre connaissance de la zone, avec les enjeux. Qui vous donne également des informations sur les autres services, sur les aménagements du réseau existant, sur des éléments de desserte des trains du quotidien et les grands enjeux du territoire.

Vous avez ensuite un document très important, la charte de la concertation. La charte de la concertation LGV PACA est un document un peu particulier qui n'est pas le document standard de RFF, qui est une charte qui a été co-conçue avec les acteurs du projet dont vous retrouvez les noms en dernière page. Elle désigne toutes les instances, tous les niveaux de la concertation : qui doit donner quoi à qui, comment, quand...

Donc tous les documents sont là, ce sont des documents structurants qu'il faut avoir lus avant de pouvoir travailler ensemble.

Après, dans ce kit, vous retrouvez un synoptique sur un A3 qui vous explique schématiquement comment on a pu passer des variantes fonctionnelles locales, c'est-à-dire dans chaque secteur du projet, à des variantes élémentaires. Comment on a pu voir avec les réticulaires de référence, c'est-à-dire les schémas de desserte, les besoins de circulation. Comment on a comparé ça avec une grille d'analyse multicritères, qui est une analyse qui est faite avec les grilles du SNIT. Le SNIT c'est le Schéma National des Infrastructures de Transport. Ce qui nous a conduits à construire les fiches secteur, les fiches variantes, et puis les fiches scénario que je vais vous expliquer un peu après.

Ce synoptique vous le retrouvez bien plus en détail dans un mémoire qui s'appelle « sélection des scénarios et des fuseaux, la démarche méthodologique », un document qui fait trente-six pages et qui explique comment on a pu arriver à ce nombre de fuseaux – pardon, de scénarios – et comment on va arriver ensemble aux fuseaux. Un document méthodologique assez intéressant qu'il faut avoir lu pour comprendre le schéma qui a permis de passer de 1 200 scénarios à quatre choisis par les financeurs.

Après vous avez la fiche secteur. Vous avez cinq secteurs mais on va prendre celui qui nous intéresse le plus, Nice-Italie. Donc cette fiche secteur est un A3 sur lequel vous retrouvez les cartes de la zone concernée, la liste des variantes – donc par exemple pour notre secteur ici un tunnel sous Nice avec raccordement à Saint-Roch plus une ligne nouvelle vers l'Italie, un tunnel filant sous Nice avec un raccordement à Saint-Roch et une combinaison de ligne nouvelle et ligne existante vers l'Italie, et puis la solution de surface avec derrière une combinaison de ligne nouvelle et ligne existante.

Sur cette même page, sur le côté gauche, vous avez des tableaux qui correspondent aux quatre grands temps du projet, c'est-à-dire 2012 à ce jour, 2015, 2023 et 2040. Pourquoi est-ce qu'on a distingué 2012 et 2015 ? C'est qu'il y aura en décembre 2014 voire 2015 la mise en service de plusieurs projets sur la région PACA qui vont conduire à une évolution de la desserte. Et ça nous permet d'avoir le saut qui sera fait entre 2015 et 2023 pour bien vous montrer qu'il y a déjà une évolution qui est prévue en 2012 et 2015.

Vous avez à côté des schémas avec des files de différentes couleurs qu'on appelle « schéma de desserte », que l'on va regarder ensemble un peu après, et qui vous donne pour chaque échelle de temps l'évolution des dessertes par nombre de trains et par type de trains. Ces schémas sont donnés en heure pointe, c'est toujours en heure de pointe.

Si on regarde à l'intérieur de la fiche A3, vous avez la grille d'analyse multicritères qui permet de comparer les trois scénarios, les trois types de variante fonctionnelle les unes par rapport aux autres. Donc ce sont des comparaisons en relatif : on compare A par rapport à B et par rapport à C. Cela ne veut pas dire quelque part qu'une variante est nettement meilleure que toutes les autres, ça veut dire qu'elle est meilleure que les suivantes.

Dans ce document A3 vous avez trois fiches que l'on appelle des « fiches variante ». Ce sont les variantes fonctionnelles élémentaires, qui portent un nom de code, par exemple ici c'est la L1, c'est celle qui représente la variante entre Nice et l'Italie avec un tunnel sous Nice, un raccordement du côté de Saint-Roch et une ligne nouvelle entre Nice et l'Italie.

Vous avez des « échéançables » qui vous disent qu'une section qui fait à peu près une trentaine de kilomètres, avec à peu près vingt-huit kilomètres de tunnel – à peu près, c'est la seule certitude qu'on peut avoir à ce jour car c'est vraiment un trait de marqueur sur une carte – il faut environ neuf minutes pour parcourir cette zone-là, et que pour 2023, pour réaliser les travaux qui sont nécessaires pour 2023, il faut mettre une enveloppe de 4,7 milliards sur la table. Et que pour arriver à couvrir les besoins de desserte pour 2040 il faut rajouter 200 millions d'euros à ces 4,9 milliards. Donc vous avez par exemple sur ce scénario-là un besoin de dégagement du réseau existant à l'horizon 2023, mettre des quais pour deux voies de plus à Nice ville, et pour 2040 une quatrième voie en gare de Monaco et un doublement partiel de Nice-Drap.

En dessous vous avez deux schémas de desserte qui correspondent aux deux échelles de temps, 2023 et 2040. Ces schémas de desserte on va les regarder ensemble plus avant, donc je ne vais pas vous les décrire tout de suite.

Vous avez les atouts, donc là forcément il y a un tunnel, une ligne nouvelle intégrale, etc. Donc ça permet un temps de parcours optimal avec l'Italie. Et puis les faiblesses, comme dans les dessertes non systématiques de Nice par exemple, et les risques de concurrence entre les deux gares de Nice. Vous avez au dos de cette page la zone d'étude préférentielle qui est notée en couleur bien visible avec les gros pavés et flèches qui sont mis un peu au hasard sur la carte, alors au hasard c'est dans une zone approximative dans laquelle il faudrait que se situe la gare pour caractériser ce scénario-là, ce schéma.

Vous avez les fiches secteur et les fiches variante pour les cinq secteurs. : Marseille, Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes et le secteur Nice-Italie. De ces fiches secteurs en combinant tous les scénarios entre eux on est arrivé à produire neuf scénarios qui ont retenu l'attention des techniciens et des financeurs au sein du comité technique. Ces neuf scénarios vous les avez sur

cette page A3, ce sont les scénarios tels que nous les avons présentés au comité technique, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas été repris et remaquetés par la Com pour être jolis et cohérents avec la charte, ce sont les scénarios bruts tels que nous les avons présentés. C'est pour ça qu'au lieu d'avoir des flèches sur les pages de scénario, vous avez un trait rouge qui est juste une projection sur le territoire simple mais qui n'est pas un tracé.

Le premier, prenons le A, c'est le scénario qui va de Marseille et d'Aix en passant par Marseille Saint Charles en souterrain, Toulon centre souterrain, l'Est Var en ouvert, qui passe par Cannes souterrain, puis file par Nice surface et qui part en Italie par une combinaison de ligne nouvelle entre Nice et l'Italie.

Vous avez le coût de la ligne nouvelle Marseille-Nice, 14,8 milliards, tous les aménagements du réseau existant à faire, 2,1 milliards, et le coût de la section Nice-Italie, 3 milliards.

Comme je l'ai dit au départ, RFF a dû sortir un dossier d'étude préalable à l'enquête d'utilité publique sur un secteur qui va d'Aix à Nice. Depuis janvier 2011 on va fournir un dossier d'étude préalable à l'enquête d'utilité publique d'Aix jusqu'à l'Italie. Nos études allaient jusqu'en Italie mais on ne produisait pas ce dossier, maintenant il est inclus et on fait quand même la distinction pour avoir le coût des deux segments rouges.

Vous avez en dessous deux tableaux : un à l'horizon 2023 et l'autre à l'horizon 2040. Pour chaque secteur élémentaire – Marseille, Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice-Italie – on vous donne le prix de la ligne existante, le prix des travaux à faire pour une ligne nouvelle, les travaux de gares nouvelles. Pour chacun de ces secteurs c'est exprimé en milliards d'euros. Vous avez en bas le coût total et vous avez le coût cumulé à l'horizon 2040 qui nous permet de voir ce qu'il faut rajouter pour prendre en compte les 110 millions de passagers.

Pour certaines pages vous avez un extrait de la grille multicritères qui correspond à ce scénario-là avec les atouts et les faiblesses.

A l'intérieur du A3, vous avez des éléments plus techniques qui nous permettent d'évaluer les temps de parcours type, les schémas de desserte type entre Marseille et Nice. Vous allez comparer avec le réseau à ce jour et voir ce que pourrait être la circulation type à l'horizon 2023 ou 2040. On voit que Marseille-Nice actuellement c'est 2 heures 34, 2 heures 23 en quatre arrêts, que si on fait le projet sans arrêt on arrive à 54 minutes et qu'avec une desserte type avec trois arrêts on fait un Marseille-Nice en une heure quinze.

Vous avez en dessous un tableau qui montre le nombre d'arrêts en gare en heure de pointe pour les quatre enjeux du projet : 2012 à la situation actuelle, 2015 avec les premiers travaux liés au contrat de projet Etat-Région, la première phase 2023 puis 2040, et ça vous donne pour chacune des gares, des grandes gares, le nombre d'arrêts en gare.

Pour chacun des scénarios vous avez en dessous un tableau qui vous donne les aménagements du réseau existant sur chacun des secteurs. Donc sur Nice-Italie par exemple l'aménagement de deux quais pour deux voies à Nice ville, deux voies supplémentaires Nice ville-Menton, quatrième voie à quai en gare de Monaco, doublement partiel de Nice.

Vous avez pour chaque scénario sur la page d'à côté la longueur totale du tracé, 944 kilomètres, 205 kilomètres de ligne nouvelle et 96 kilomètres de tunnel.

Vous avez des éléments concernant les enjeux environnementaux, ils ont déjà été identifiés, les enjeux techniques, et certains enjeux territoriaux qui ont déjà été identifiés à ce stade-là de l'étude.

Ces neuf scénarios sont ceux qui ont été présentés au comité de pilotage, aux financeurs qui ont choisi les quatre scénarios que je vous ai présentés, que vous retrouvez sur cet A3. Ce sont les mêmes cartes que je vous ai présentées à l'écran tout à l'heure. Vous les avez surtout dans les quatre fiches scénario qui sont juste à la suite et qui vous donnent donc la carte avec en gros les éléments du scénario, les plus les moins, les éléments sur la desserte, des éléments relatifs à

l'environnement, les éléments relatifs à la gouvernance territoriale, les dessertes aussi avec les temps de parcours et le coût cumulé de chacune des variantes.

Tous ces éléments sont la base du kit de la concertation, il faut les avoir en tête, les avoir lus pour échanger dessus.

Comme je l'ai dit tout à l'heure vous retrouvez ce kit sur le site de la LGV, et vous pourrez télécharger en PDF, c'est plus facile à télécharger, et le diffuser aux instances de vos associations respectives.

## **2.5. LECTURE D'UN RETICULAIRE**

### **Fabien PASTOUR**

Alors, les plats de nouilles... Ce qu'on a appelé « plat de nouilles » ce sont les réticulaire des schémas de desserte et je vais vous les présenter pour vous faire comprendre ce que veut dire chacune des couleurs. Normalement les couleurs sont les mêmes sur une impression, mais je ne suis pas convaincu que ce sont exactement les mêmes, on va le faire ensemble.

Toutes ces circulations en rouge sont des Trains Aptes à la Grande Vitesse. Vous avez les trains en bleu qui sont les TER Omnibus. En violet les trains InterCités, ce sont les trains qui font Marseille-Toulon et Toulon-Nice. Et puis les derniers trains semi-directs, TER qui ne s'arrêtent pas dans toutes les gares et qui permettent de desservir les longues distances en TER.

Quand vous voyez une ligne pleine, ça veut dire un train par heure et par sens. Quand vous avez un bloc – par exemple ici Nice ville – ça veut dire qu'il y a une gare. Quand vous voyez un trait fin ça veut dire qu'il y a un arrêt en gare. Si vous aviez – comme par exemple ici – un trait épais ça veut dire que le train ne s'arrête pas en gare. Si vous avez un pointillé alterné de ce type, ça veut dire que vous allez avoir un train toutes les heures dans ce sens et toutes les deux heures dans l'autre sens. Et puis si le pointillé est différent, ça veut dire que c'est nullement systématique, ça peut être une autre cadence : toutes les deux heures, c'est déterminé, en général c'est précisé à côté sur la légende. Mais on ne rencontrera pas ce cas.

Quand vous voyez des traits comme cela, ça ne veut pas dire que ça correspond à un nombre de voies au sol, ça ne correspond qu'à des circulations. Après l'infrastructure qu'il faut pour les recevoir dépend de la zone où on se trouve, ne croyez pas qu'à chaque fois que vous voyez un trait ça veut dire une gare.

## **2.6. CONSTAT : DESSERTE ACTUELLE SUR LE SECTEUR**

### **Fabien PASTOUR**

L'état actuel du réseau, et surtout les dessertes à ce jour : on a des TER qui partent de Grasse à ce jour et qui filent jusqu'à Vintimille. Vous avez deux Trains Aptes à la Grande vitesse qui vont desservir Nice ville, qui s'arrêteront à Nice ville, vous avez des InterCités qui desservent Nice ville, des TER qui partent de Cannes et qui vont jusqu'en Italie, et puis un certain nombre d'Omnibus – enfin de TER semi-directs, pardon – qui vont partir soit de Cagnes sur Mer, soit de Nice Saint Augustin pour desservir Menton. Vous avez également la ligne Nice-Drap et la ligne Cuneo-Vintimille qui est représentée, il y a également la ligne des chemins de fer de Haute Provence qui est représentée sur le réticulaire à l'horizon 2023... pardon 2012 c'est l'actuel.

## 2.7. TRADUCTION EN DESSERTES PREVUES SUR LE SECTEUR

### Fabien PASTOUR

En 2023 ce qui évolue : vous voyez il y a une densification de la desserte en TER, avec quatre TER par heure par exemple entre Grasse et Menton. Donc quatre TER : deux qui descendent et s'arrêtent à Cannes, deux qui filent vers Menton, et puis vous avez deux TER par heure qui viennent de Mandelieu et qui vont filer jusqu'à Vintimille. Vous avez une desserte à grande vitesse avec trois à quatre Trains Aptes à la Grande Vitesse qui vont passer de l'Ouest vers Nice dont deux seront prolongés vers l'Italie avec une fréquence d'une toutes les deux heures. Vous avez des trains TER-Omnibus qui sont à la même fréquence qu'à ce jour, et donc les trajets parcourus seront renforcés, et vous avez un InterCités qui va aller jusqu'en Italie.

Si on projette cette desserte à l'horizon 2040 vous voyez que certains trains qui étaient toutes les deux heures passent à des fréquences à l'heure et vous voyez par exemple que nous avons un certain nombre de trains. Il y en a deux, quatre, six, huit, qui passent par Ouest Alpes-Maritimes et Nice Ville, ils sont complétés par un train qui passe par la côte et qui file vers l'Italie avec une grosse capacité en TER, des trains TER-Omnibus qui passent direct donc, et des InterCités avec une desserte de Menton qui n'est pas représentée ici mais qui est certainement dans la grande vitesse tout de même. Et la Ligne à Grande Vitesse ici est mal représentée et passera du côté de Cannes-Menton. C'est une erreur sur ce schéma réticulaire, j'en ai un autre que vous ne verrez pas.

## 2.8. COMPARAISON DES RETICULAIRES SELON LES SCENARIOS

### Fabien PASTOUR

Quand on regarde la comparaison de ces dessertes par scénario à l'horizon de 2023, les scénarios 1, 3 et 4 sont des scénarios dans lesquels on passe par Nice ville en surface puis on file vers l'Italie. Le scénario 2, c'est celui dans lequel on a un tunnel filant, un tunnel qui passe sous Nice sans s'arrêter à Nice ville. Vous avez une desserte avec les deux Trains à Grande Vitesse qui sont à une fréquence d'une toutes les deux heures, qui filent vers l'Italie, les quatre TER, les deux TER sont directs, l'InterCités, et dans le cas où on a un tunnel filant sous Nice la différence c'est qu'on ne va pas s'arrêter dans Nice ville systématiquement pour tous les Trains à Grande Vitesse, un certain nombre va filer directement vers l'Italie et arriver plus vite. La desserte TER est globalement la même, que ce soit en filant ou en surface.

Si on projette cette desserte à l'horizon 2040 vous voyez qu'il y a un renforcement des dessertes à grande vitesse de l'Ouest qui arrivent sur Nice ville, on renforce cette desserte vers l'Est en passant de deux trains à trois trains par heure et par sens, on a le train quantitatif via la côte qui s'ajoute et qui file vers l'Est. Et dans le cadre d'un tunnel on a un certain nombre de trains qui sont directs – qui ne s'arrêtent pas à Nice ville – et qui sont des rapides pour aller jusqu'à l'Italie en passant par Monaco souterrain et Menton.

## 2.9. QUESTIONS SUR LES SCENARIOS ET LES SCHEMAS DE DESSERTE

### Fabien PASTOUR

Est-ce que vous avez des questions ?

### Laurence GONTARD

Est-ce qu'il y a des questions sur les scénarios et sur les schémas de desserte ?

## **Jacques MOLINARI**

Je vais faire une ou deux remarques sur cette réunion. Vous nous imposez quatre scénarios alors qu'il y a un an, RFF n'a cessé de dire : « la concertation sera totalement ouverte, vous aurez à proposer vous-même des scénarios et c'est à ce moment-là que nous ferons le choix ». Or votre choix est fait. Il est fait, et à notre avis il est erroné en ce qui concerne l'Ouest parce que si l'on veut respecter le maillage ferroviaire il nous faut une gare sur le littoral cannois, impérativement. Je dis bien interconnexion, pas correspondance majeure, mais interconnexion ferroviaire.

Maintenant, puisque le sujet aujourd'hui c'est l'Est, là encore vous avez quatre scénarios qui sont les mêmes en quelque sorte, puisque vous avez deux niveaux qui sont la gare de Nice Saint-Augustin et le deuxième niveau c'est la gare de Monaco souterrain. Je ne formulerai pas le désert en ce qui concerne Monaco souterrain, on ne voit pas comment on peut desservir Monaco dans le futur à long terme alors que la gare de Monaco est la seconde gare de la région PACA avec quasiment cinq millions de voyageurs par an. Il faut donc une nouvelle gare à Monaco si on se projette dans un avenir proche. Vous avez imposé d'emblée – les élus de Nice, les grands élus de Nice et tout le monde à l'unisson – une gare à Saint-Augustin. Et maintenant vous êtes bien ennuyés, parce qu'entre Saint-Augustin et Nice ville vous avez enfermé la voie centrale entre deux voies rapides qui ont été construites sous nos yeux pendant que le débat public s'annonçait.

Et vous proposez un schéma assez ahurissant d'une traversée non-stop de la ville de Nice, ahurissant parce qu'il ne faut pas oublier qu'il y a tout de même 350 000 habitants au cœur de Nice et que Nice doit être certes reliée au reste du monde mais aussi à la Principauté de Monaco. Avec un tunnel filant – puisque c'est l'appellation qui vous est favorite – sous Nice vous, excluez une desserte améliorée entre la principauté et le cœur de Nice.

Alors je m'étonne aussi d'une chose, c'est qu'apparemment il n'y a pas de représentant de la Principauté de Monaco. C'est extrêmement gênant, est-ce que ça trahit le fait que les négociations avec la Principauté de Monaco se font hors concertation ? Quoi qu'il en soit c'est certainement le cas, mais pour quelle raison le représentant de la Principauté de Monaco n'est pas présent ici pour qu'il puisse percevoir les remarques que l'on peut faire sur ces projets ?

Je pense qu'il vous faut aussi une information complémentaire, vous faites aboutir tout cela à Vintimille, c'est tout à fait légitime ; encore faut-il savoir ce qui se passe au-delà. Il y a deux possibilités : ou bien vous faites appel à un représentant des chemins de fer italiens, ou bien vous faites appel à ma personne, nous avons travaillé depuis des années sur tout ce qui se passe en Italie, nous serions parfaitement capables de vous le présenter de façon claire – je crois – et synthétique. Merci.

## **Laurence GONTARD**

Avant que Fabien ne réponde, je retiens la proposition de Monsieur Molinari de présenter ce qui se passerait à l'arrivée en Italie, lors du prochain groupe par exemple ou lors d'un troisième. Est-ce que tout le monde est intéressé par cette proposition ?

## **Fabien PASTOUR**

Juste un point sur Monaco : nos amis monégasques sont représentés au sein du comité territorial des Alpes-Maritimes. On leur a proposé de s'inscrire aux groupes de travail géographiques ; ils nous ont dit qu'étant présents au comité territorial des Alpes-Maritimes, ils avaient le retour du groupe de travail au sein des comités territoriaux et donc qu'il n'y avait peut-être pas nécessité d'être présents dans les groupes de travail. Monaco est un état souverain, ils n'ont pas de principe de concertation chez eux sur leur territoire, donc on n'a pas de groupe de travail spécifique à Monaco.

Vous nous disiez que les scénarios étaient déjà choisis, donc il est vrai que sur la partie Paillons-Riviera on a clairement une solution qui a été portée par les financeurs, qui est de dire « combinons le plus possible ligne nouvelle et ligne existante pour favoriser la circulation des trains dans cette zone-là » et c'est vrai que c'est une solution qui est présente dans les quatre scénarios, comme celle de Marseille Saint-Charles souterrain. Ce qui ne veut pas dire que la concertation ne soit pas vraiment ouverte, parce que typiquement quand on fait une concertation sur un projet de LGV PACA on ne présente pas quatre scénarios, on en présente un avec des fonctionnalités qui sont vraiment à discuter. Là il y a quatre scénarios ouverts entre lesquels on peut discuter, mais après : comment combiner lignes nouvelles et lignes existantes ? Cela, il faut qu'on en discute et qu'on voie ensemble comment ça peut s'appliquer sur le territoire.

Monsieur Molinari, j'apprécie votre proposition pour nous parler du réseau italien, on pourra faire quelque chose ensemble si vous le souhaitez. Je vais essayer de récupérer certains éléments de présentation qui nous ont été fournis par Vintimille et puis si vous voulez on travaillera ensemble pour que nous présentiez quelque chose sur le réseau italien, ça nous fera plaisir de vous écouter.

Qu'est-ce qu'il y avait d'autre comme élément que vous souhaitiez avoir ?

**Laurence GONTARD**

Le tunnel filant sous Nice.

**Fabien PASTOUR**

Alors le tunnel filant sous Nice : tunnel filant ça veut dire que le tunnel va partir de l'Ouest de Nice après la gare de Nice Aéroport plonger sous Nice *in fine* vers Saint-Roch – à mon avis c'est l'endroit où il pourrait déboucher – avant de combiner lignes nouvelles et lignes existantes jusqu'à l'Italie. Cela veut dire qu'une partie des Trains à Grande Vitesse utilisera ce tunnel pour aller directement vers l'Est et ne s'arrêtera pas à Nice ville. Une partie des Trains à Grande Vitesse, quant à elle, en passant par la ligne classique, passera par Nice ville en surface et filera vers l'Italie. Tous les TER, eux, passeront par Nice ville et iront vers une gare vers l'Ouest.

**Laurence GONTARD**

Et le fait que la nouvelle gare de Monaco soit jugée nécessaire.

**Fabien PASTOUR**

Oui, évidemment la nouvelle gare de Monaco souterrain, quand on parle de Monaco souterrain c'est clairement une nouvelle gare à côté de la gare existante, un tube à côté pour permettre d'avoir la desserte, d'être compatible avec la desserte parce qu'actuellement à Monaco la gare n'est pas en limite de capacité mais elle est quand même bien utilisée. En rajoutant toutes les dessertes qui sont prévues à l'horizon 2023 et 2040, il faut clairement un tube en plus avec des quais en plus. A Monaco je vous vois mal faire une gare de surface, ce sera mieux en souterrain.

**Laurence GONTARD**

Je ne sais pas si tu l'as dit mais le représentant de Monaco est systématiquement présent au comité territorial. Il n'y a personne en groupe de travail géographique, ils n'ont pas souhaité s'inscrire, mais il y a quelqu'un qui est représenté au comité territorial.

**Fabien PASTOUR**

Ils sont présents au comité technique, ils sont présents au comité de pilotage.

### **Jacques MOLINARI**

Au comité territorial il n'y a pas d'échanges, c'est une chambre d'enregistrement. J'ai assisté à deux de ses réunions, il n'y a pas du tout les échanges qu'il y a ici dans le cadre de ce groupe géographique.

### **Fabien PASTOUR**

Les comités territoriaux, les deux premiers qui ont eu lieu ont été :

- le premier d'installation, il n'y a pas eu énormément d'échanges ;
- le deuxième, il en est intervenu un peu plus.

Mais c'est vrai qu'il y en a moins que nous, le comité territorial ça ne dure que deux heures, là on a si on veut profiter quatre heures ou une journée ensemble. J'espère qu'au prochain comité territorial on discutera plus, on va être au milieu de la phase. On sera normalement avec un scénario aux fonctionnalités préférentielles qui auront été vues par les groupes de travail, je pense qu'on aura plus de choses à se dire.

### **Philippe PINOLI**

J'aurais deux questions, et également je demanderai à mon voisin s'il veut bien revenir sur le coût par type dont il a parlé avec les voies centrales où il y a déjà eu des travaux et les conséquences que cela aurait. Vous avez abordé aussi un sujet sur les voies centrales et les travaux à Nice, est-ce que vous pourriez expliquer de manière pédagogique ce que ça signifie sur l'exploitation.

Moi j'ai deux questions. RFF étant maître d'ouvrage et propriétaire et futur propriétaire du réseau, je comprends qu'ils soient un peu gênés, mais je voudrais savoir à quel stade du projet interviennent les engagements d'offre des entreprises ferroviaires. La SNCF va construire un tunnel plus ou moins large, avec plus ou moins de capacité sur des simulations de trafic, j'imagine ?

### **Fabien PASTOUR**

Oui.

### **Philippe PINOLI**

A quel moment peut-on avoir des engagements, ou en tout cas est-ce que les entreprises ferroviaires se sont déjà positionnées pour valider ces hypothèses ?

Je prends deux exemples. Sur le barreau ferroviaire de Picardie que j'ai suivi il n'y a pas longtemps, la SNCF avait mis sur la table assez rapidement que si on faisait un TGV en gros qui passait par Amiens elle était capable de mettre sept allers-retours par jour, tout de suite ça permet d'avoir en tête des idées pour tous les acteurs.

La question que je pose : on voit mal la capacité qui sera libérée sur des sillons réguliers par heure jusqu'à Nice, et pour notre secteur là combien de TGV circuleront à l'Est de Nice – Monaco y compris, Menton y compris – et alors quelle sera l'offre qui est capable d'être mise sur la table. Est-ce qu'en gros les entreprises ferroviaires peuvent déjà mettre des chiffres sur la table en termes d'offre ?

Et ma deuxième question c'est relatif aux gares qui ne sont pas des gares nouvelles – puisque les gares nouvelles par définition on va les construire à partir de rien – et sur les gares existantes à quel moment il y aura des besoins en termes de travaux ? Je dirais que ce n'est pas dans le

*package* aujourd'hui. On a beaucoup de projet *a minima* – nouvelles voies, quais, etc. – mais dans les besoins d'autres aménagements autour des gares, dans les gares, à quel moment est-ce que ça interviendra dans la phase projet ? En gros, quand les collectivités locales des gares qui ne sont pas des gares nouvelles devront se poser des questions de parkings, passerelles, quais... Qu'est-ce qui est compris dans le coût du projet actuel au sein des gares ?

**Fabien PASTOUR**

Première partie de la réponse, sur la partie entre Nice aéroport et Nice ville, on verra juste après et je vous expliquerai précisément ce que veut dire le sens de l'intervention de Monsieur Molinari.

Sur la partie circulation : RFF dans la gouvernance de ce projet-là il a un comité de pilotage, un comité technique et surtout des comités thématiques dans lesquels on fait venir des experts pour discuter avec nous de certains aspects du projet, et il y en a un qui s'appelle « services et fonctionnalités » dans lequel on a la SNCF.

On a aussi un autre comité thématique qui est plutôt lié aux entreprises ferroviaires parce que ce projet-là, la particularité c'est que dès 2012 toutes les voies françaises seront ouvertes à la concurrence et il se peut qu'on ait Trenitalia, Deutsche Bahn ou autres qui veulent faire des dessertes sur le territoire. On travaille avec la SNCF dès maintenant pour savoir quel est le type de desserte qu'ils proposent, et clairement on a intégré énormément leur avis d'expert dans les schémas qu'on a présentés et dans les schémas qui ont été votés par les autorités organisatrices, donc par exemple la Région. C'est ce qui nous a conduits à faire certains choix de tracés et de scénarios plutôt que d'autres.

Ces schémas de desserte sont nécessaires aussi à RFF. Un peu plus tard dans le projet, quand il faudra financer celui-ci, quand on aura le projet. RFF ne peut s'engager que sur une capacité nominative. L'article 4 qui est un des constituants de la création de RFF dit que RFF ne peut financer un projet qu'à hauteur de ce que ce projet va lui rapporter en termes de circulation ferroviaire, donc les sillons que nous on fera. Et donc pour acter ce nombre de sillons il nous faut un schéma de desserte validé par les autorités organisatrices, donc par exemple la Région pour le TER, et discuter avec une entreprise ferroviaire pour les trains grandes lignes ou grande vitesse. Et quand on a ça en main on peut dire « voilà ce que RFF peut mettre dans le projet de manière précise, au centime d'euro près ».

Et donc ça va être et c'est déjà discuté depuis un certain temps ce que les entreprises ferroviaires veulent faire sur ce réseau futur, et cette discussion continue, il peut y avoir des modifications à la marge mais je ne pense pas qu'elles seront importantes. On peut – je crois que ça a été demandé par l'autre groupe – discuter avec les entreprises ferroviaires, faire venir leurs experts pour qu'ils nous disent ce qu'ils en pensent, mais globalement cette desserte a déjà été discutée avec eux, elle évoluera légèrement à la marge je pense dans l'avenir, mais pas grand-chose. C'est une discussion qui continue tout le long du projet jusqu'à ce qu'on présente un dossier d'enquête d'utilité publique.

L'autre élément ?

**Laurence GONTARD**

Le nombre de TGV qui arriveront à Menton.

**Fabien PASTOUR**

Le nombre de TGV qui arriveront à Menton. Donc ça, c'est à l'horizon 2040, vous avez à Menton un TGV qui passe par la côte, qui est en bas et qui est en rouge, et puis après vous avez trois circulations qui passent par les lignes nouvelles et qui sont très mal représentées ici parce qu'on

fait le raccordement avant Menton donc elles passent par Menton. Imaginez que la gare de Menton est juste ici, et donc vous aurez normalement une évolution favorable des dessertes sur Menton et une augmentation du nombre de Trains à Grande Vitesse.

Alors allons-y, des questions.

**Fernand SALTI**

Je voudrais poser une question...

**Fabien PASTOUR**

Attendez, je vous donne la sucette, il faudrait juste vous présenter.

**Laurence GONTARD**

S'il vous plaît, il restait une réponse à apporter à Monsieur Pinoli concernant les gares.

**Fernand SALTI**

Je voudrais rebondir sur ce que Monsieur Pinoli vient de dire à propos des gares sur le parcours. Roquebrune-Cap-Martin possède deux gares qui ne sont actuellement pas réglées ni gérées de la même façon. La gare de Carnolès reçoit beaucoup plus de TER ou de trains qui s'arrêtent que celle de Cap-Martin-Roquebrune que nous souhaitons appeler un jour KP Roquebrune parce que notre pôle touristique Corbusier et Lendre appellera ou recevra beaucoup plus de touristes dans la ville. Est-ce que vous envisagez des modifications sur les horaires et les arrêts, parce que je sais qu'un arrêt coûte quelque chose comme 15 000 euros sur une gare, quelle que soit notre ligne Villefranche-Nice-Riquet-Menton. Voilà ma question.

**Fabien PASTOUR**

Ça tombe bien parce qu'on va parler gares. Dans les coûts que je vous ai donnés tout à l'heure, les coûts qui sont proposés sont complets : travaux ligne existante, aménagement de celle-ci, ligne nouvelle. Et donc tous les aménagements nécessaires pour prendre en compte la nouvelle capacité désirée sont dedans. Donc s'il y a des travaux à faire sur une ligne existante ils sont dans les coûts que je vous ai remis.

A ce jour il y a eu un travail d'expert fait pour voir dans chacune des gares desservies par la grande vitesse mais aussi par les TER s'il y avait du besoin d'évolution des structures déjà en place, donc je n'ai pas les éléments en tête pour Menton mais je ne crois pas qu'il y ait besoin de faire évoluer la gare de Menton en termes de nombre de quais de gare.

**Philippe PINOLI**

Et donc vous avez une fiche pour chacune des gares du secteur par exemple ? Voulez-vous que je vous fasse la liste des travaux, un ordre de grandeur ?

**Fabien PASTOUR**

*(inaudible)*

**Philippe PINOLI**

De Monaco à la frontière ?

**Fabien PASTOUR**

On va essayer de retrouver ça. On vous le fournira aujourd'hui.

Les schémas de desserte : si on regarde celui-là, c'est 2040, 2023, 2012. Donc vous auriez deux TER par heure et par sens entre Cap-Martin-Roquebrune et Carnolès, qui passe à quatre TER par heure et par sens entre Cap-Martin et Carnolès, et qui deviennent – je n'y vois rien, je prends de l'âge – deux, quatre, six TER par heure et par sens entre ces deux gares-là. Il y a un triplement de l'offre TER-Omnibus dans ce secteur.

**Fernand SALTI**

Et vous tiendrez compte de cette modification qui risque d'intervenir ? Carnolès est gérée d'une façon, Cap-Martin-Roquebrune d'une autre.

**Fabien PASTOUR**

Là les deux gares sont desservies en permanence.

**Fernand SALTI**

D'accord, au même niveau ?

**Fabien PASTOUR**

Oui, c'est ce qui est montré sur ce schéma de desserte voté par le Conseil Régional.

Monsieur Molinari ?

**Jacques MOLINARI**

Toujours sur ce secteur Nice-Vintimille qui est le secteur le plus fragile de la ligne PLN, vous proposez fort judicieusement avec la Principauté une gare souterraine à Monaco jouxtant la gare actuelle. Il faudrait que ce projet s'inscrive dans la directive « maillage du réseau ». C'est-à-dire qu'au niveau de ces deux gares souterraines il faut qu'il puisse y avoir une possibilité de basculement de la ligne historique sur la ligne nouvelle et *vice versa*. La raison étant que nous avons vécu deux épisodes de coupure pour travaux sur un des tunnels...

**Fabien PASTOUR**

Le tunnel de Monaco.

**Jacques MOLINARI**

Cette gare nouvelle sera une gare d'arrêt générale de tous les trains, parce qu'on n'imagine pas un Train à Grande Vitesse ne s'arrêtant pas en Principauté, quelle que soit son origine et quel que soit son départ. Donc il est relativement facile de concevoir d'emblée à Monaco une interconnexion ferroviaire en avant-gare ou au sein de la gare, les deux gares étant au même niveau. Autrement dit il y a des précautions techniques à prendre dès le départ pour faire face aux problèmes de sécurisation de ce tronçon Nice-Monaco-Vintimille et pouvoir basculer les circulations des sous-secteurs aux autres sous-secteurs. Ça résoudrait un très grand nombre de problèmes et ça n'apparaît pas sur votre schéma, si votre schéma était tracé en conséquence on verrait bien que les circulations à grande vitesse peuvent très bien de Monaco gare nouvelle basculer sur Menton le cas échéant, et *vice versa*.

## **Fabien PASTOUR**

Oui, Monsieur Molinari a tout à fait raison. Dans ce secteur-là j'ai l'impression – et plus largement sur les Alpes-Maritimes – qu'on a un vrai besoin de fiabilité et de robustesse du réseau. C'est pour ça que dans ce secteur-là, vous avez une volonté des cofinanceurs d'avoir cette combinaison de ligne nouvelle et ligne existante, c'est pour ça que vous allez avoir cette flèche de deux couleurs sur les scénarios.

Ce que je vais rajouter – puisque Monsieur Molinari a tout à fait raison, il faut appuyer là-dessus – on a un secteur de ligne entre Mandelieu (pour être un peu plus large) jusqu'à l'Italie qui a des contraintes sens (*inaudible*). Il y a plus de trains qui circulent, et c'est surtout un des secteurs où il y a le plus de problèmes. Il y a des problèmes d'infrastructures, des problèmes de fiabilité du matériel. En gros, on cumule tout ce qui peut être cumulable pour planter une circulation. Et à ce jour, donc en termes de trains sur ce territoire-là malheureusement on (*inaudible*).

En dehors du projet de LGV PACA, nos financeurs, lors du dernier comité de pilotage, nous ont demandé de faire une étude supplémentaire qui n'est directement liée à la LGV PACA mais qui en découle, parce qu'ils nous ont demandé de produire le programme des travaux à réaliser sur la ligne existante entre Mandelieu et l'Italie pour fiabiliser celle-ci avant l'arrivée de la LGV. Le but du jeu est d'avoir un certain nombre d'aménagements légers à produire le long de la ligne pour fiabiliser les lignes en favorisant les communications entre elles – comme l'a dit Monsieur Molinari – c'est-à-dire pouvoir passer de l'une à l'autre quand il y a un problème. Actuellement, vous ne pouvez pas passer d'une ligne à l'autre quand vous voulez – donc c'est par exemple l'installation par exemple de contresens, ce sont plein de petits éléments « simples » à réaliser tout le long de la ligne pour la fiabiliser avant l'arrivée de la LGV.

Et pourquoi nos financeurs nous ont demandé à nous de le faire nous au sein de la LGV ? C'est pour que justement ce soit fait de manière cohérente avec les indéisions futures et qu'il n'y ait pas trop de fausses manœuvres et d'argent perdu.

Monsieur Muller.

## **Guy MULLER**

C'est aussi, il faut le dire, l'occasion de regarder de plus près les conditions d'aménagement de la ligne entre Nice et Vintimille à horizon de la mise en service du Gênes-Vintimille italien. Ces études de Mandelieu jusqu'à Vintimille intègrent quand même un horizon a priori pragmatique qui est 2018, où il faut qu'on soit en mesure d'avoir des trains qui viennent de Gênes qui vont directement à Nice. De là sans s'arrêter, c'est une question d'électricité. Donc ce ne sont pas que des petits aménagements légers, même s'il y a un certain nombre de choses qui ne sont pas encore connues, et qui sont à réaliser à un horizon très pragmatique.

Et juste un petit commentaire : quand on voit 2040 avec les lignes LGV qui passent par Monaco, ça c'est effectivement dans l'optique où il y a une Ligne à Grande Vitesse totalement distincte, totalement nouvelle. Aujourd'hui ce n'est peut-être pas encore certain combien il y aura de lignes totalement nouvelles, donc ce schéma correspond à une ligne totalement différenciée mais ce ne sera peut-être pas le cas.

## **Fabien PASTOUR**

Oui, le schéma schématise ça parce qu'on fait vraiment apparaître ce qui est nouveau en plus, à part, et on garde le réseau classique en dessous.

Monsieur Molinari a raison, quand on devra penser à la gare de Monaco souterrain il faudra vraiment penser à comment mailler nouvelle ligne et existante pour que cette nouvelle gare permette vraiment les deux types de circulation. Mais cette réflexion-là on l'a sur tout le tronçon

entre Nice et l'Italie pour que tout le long, dès maintenant avant la LGV, puis dans le futur, on améliore encore les choses au fur et à mesure.

Les Italiens ont deux horizons de projet qui sont un peu différents des nôtres : ils ont un secteur qu'ils vont mettre en service entre Gênes et Vintimille à l'horizon 2018, et puis il y a un autre secteur entre Gênes et Milan à l'horizon 2020. Comme ça, on est tous en même temps en train de mettre en service.

**Laurence GONTARD**

Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

**Fabien PASTOUR**

Est-ce que vous pouvez vous présenter ?

**Marcelle DUMOULIN**

Je suis Madame Dumoulin, j'habite Menton et je n'ai d'autre légitimité à être ici que d'être contribuable et électrice à Menton.

Ce que vous venez de présenter m'interroge sur deux ou trois points. Je suis arrivée un peu en retard, veuillez-m'en excuser, mais peut-être avez-vous déjà éclairé la lanterne des participants sur la question de la liaison européenne avec l'Italie, qui à mon sens ne me paraît pas très explicite.

La deuxième question est une question de maillage, mais pas entendu au sens où Monsieur en parlait. Je suis usagère des trains et lorsque je sors de la gare je suis très irritée lorsque ne m'attendent que des taxis. A l'heure des économies d'énergie je pense qu'une gare doit être aussi desservie par des transports publics, par un réseau de transports en public commode.

Et la troisième question c'est qu'habitant Menton je suis très curieuse de savoir où peuvent passer des TGV sur une Ligne à Grande Vitesse à Menton. Sauf à prolonger le tunnel de Monaco par un tunnel sous la montagne je ne vois pas trop sans impact pour les habitants de Menton.

**Philippe PINOLI**

Je veux bien répondre sur les pôles multimodaux et je vous laisse faire le reste.

**Fabien PASTOUR**

Sur les gares nouvelles, ce qu'on appelle un pôle d'échanges c'est une gare où on pense à autre chose que du train : on pense au bus, on pense à la voiture, on pense au vélo, on pense à tous les modes pour accéder à cette gare-là. Mais ça, c'est pour les gares nouvelles puisqu'on a la possibilité d'avoir une feuille blanche et de démarrer depuis le début.

Puis après sur les pôles d'échanges on arrive avec une compétence un peu différente puisqu'on dépasse celle d'une ligne de RFF sur du ferroviaire. On fait rentrer en jeu celle de la SNCF qui gère le bâtiment voyageurs, là où on vous accueille, et après plus largement le ferroviaire avec RFF qui est propriétaire de certains terrains autour des gares ; et puis les autorités compétentes – les communautés d'agglomération, les autorités administratrices des transports pour les bus et autres – pour que tous ces gens-là se réunissent et réfléchissent ensemble à comment réaménager les gares distantes pour qu'il n'y ait pas que des voitures ou des taxis qui puissent arriver en gare.

On l'a fait il n'y a pas très longtemps sur Nice par exemple, où avec Nice Côte d'Azur, le Conseil Général des Alpes-Maritimes, la SNCF, Nice... Avec tout ce monde-là, on s'est mis autour de la table et on a repensé la gare de Nice pour qu'elle puisse avoir un trafic dégagé des voitures, des taxis, des bus, une liaison avec les tramways. Cela, ça ne se fait pas dans le cadre de la LGV ça se fait dans le cadre de travaux au fur et à mesure des traitements des gares en PACA. En PACA il y a 144 gares. A ce jour on a pu rénover et moderniser entre trente à cinquante gares et il en reste un certain nombre à moderniser rapidement, mais rapidement ça veut dire des fonds importants à mobiliser. La modernisation de toutes les gares de PACA, rien que pour la partie ferroviaire c'est-à-dire que pour la partie qui concerne RFF, ça vaut déjà quelques milliards d'euros. Si on rajoute la modernisation des bâtiments voyageurs et la partie parvis extérieurs je pense qu'on peut largement tripler la somme. Donc ce sont des choses qui se font au fur et à mesure au fil de l'eau, et en général on programme ça avec la SNCF puisque c'est la SNCF qui gère les transports nationaux, et avec la Région PACA parce que c'est elle qui gère la partie régionale.

Pour Menton je n'ai pas d'idée en tête si un jour ça va être fait ou pas, je ne sais pas.

### **Philippe PINOLI**

Alors moi je sais en fait. Pour répondre à Madame, il faut savoir qu'à Menton il faut bien revoir les périmètres. La SNCF est propriétaire du bâtiment, RFF est propriétaire des voies et du quai ; devant la gare, en général, les parvis ou les parkings ça appartient des fois aux communes, des fois aux agglos, des fois RFF, des fois SNCF.

Alors sur Menton on a relancé le projet il y a peu de temps, l'objectif 2014 c'est de réaménager l'ensemble du secteur du pôle multimodal de Menton qui ferait à la fois la gare routière et la gare SNCF y compris ce qu'il y a devant. Pour ce faire on a travaillé avec tous les partenaires, donc en gros soit il y en a un qui a beaucoup d'argent sous la main et qui décide de faire et fait tout seul, en l'occurrence la SNCF ne fait pas ça, RFF ne fait pas ça non plus, la ville... il faut un travail en partenariat.

Alors ce qui pousse à bouger – vous le savez sans doute donc je vais faire court – c'est que d'ici 2015 tous les bâtiments administratifs recevant du public doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite. De toute façon d'ici 2015 l'autorité compétente sur le bâtiment des gares c'est la Région et donc elle travaille avec le propriétaire des bâtiments, car elle est compétente mais c'est la SNCF qui reste propriétaire des bâtiments. Donc en gros la Région va essayer de rassembler des financements pour que les bâtiments de la SNCF soient accessibles d'ici 2015.

Nous avec notre communauté d'agglomération, la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, on veut faire en sorte qu'au même moment le devant de la gare soit transformé en pôle multimodal. Donc l'idée c'est en travaillant concomitamment avec le projet de gare et de quai : hauteur de quai, ascenseurs, et puis donc le bâtiment. On va essayer d'ici la fin de l'année d'avoir un projet sur plans et d'ici 2014 d'avoir fini les travaux. Ça consistera probablement en retirant les stationnements devant les gares, en transformant cet espace devant les gares dans un espace multimodal : donc avec des bus et des cars de la CARF devant la gare, des espaces taxis, des espaces vélos, des espaces deux roues pour vraiment faciliter l'échange, et creuser un parking en dessous pour offrir des possibilités intermodales aux voyageurs qui voudront prendre le train vers Monaco, vers Nice, vers partout, et libérer un peu l'espace. Donc ça comprend tout un périmètre des voies et des rues qui seront autour également, le Rond-point de la Victoire, l'Avenue de la Gare, revoir le stationnement voire la voirie. Avec pour objectif de livrer bien avant cela donc, en 2014 déjà, un pôle multimodal qui sera apte à recevoir tous ces développements dans l'avenir.

C'est beaucoup d'argent, c'est beaucoup de projets, là on est reparti sur des bons rails j'ai envie de dire, en prenant les études dans chaque ordre, chacun sur son périmètre, et c'est donc la

Région qui va gérer tout le projet devant la gare, et la Région qui va gérer tout le projet avec RFF et la SNCF, voilà.

**Jacques MOLINARI**

Est-ce que je peux faire une incidence en tant que citoyen...

**Laurence GONTARD**

Monsieur Molinari, je crois que Monsieur de la Région voulait dire quelque chose.

**Pascal MARQUES**

Merci pour votre information concernant les aménagements.

Pour parler directement à Madame, la Région a mis en place des comités de ligne. Donc le comité de ligne c'est une instance où tout le monde peut s'exprimer, il y a une réelle discussion, il y en a un qui est dédié à la partie Est du département, donc si vous voulez des informations venez voir lors des prochaines réunions, comme ça vous pourrez vous exprimer.

Je reviens sur ce que vous évoquiez en parlant de la réunion à Nice. Est-ce qu'ont été évoqués les raccords avec la ligne chemins de Provence ?

**Fabien PASTOUR**

Il y a eu une question sur le sujet mais il y a des éléments qui ont été répondus.

Alors pour continuer la réponse, Monsieur Molinari si vous voulez dire un petit quelque chose ?

**Jacques MOLINARI**

C'était un court dialogue avec mon voisin... A proximité immédiate de la gare il y a consécutivement un marché et la gare d'autobus. La gare d'autobus est plus éloignée de la gare que le marché. Or cette gare d'autobus, au moment où les travaux de rénovation de la gare ont été faits, nous avons proposé à ce qu'il y ait un arrêt d'autobus pour se rapprocher de la gare. Ça n'a pas été fait, or j'apprends d'une des décisions de la municipalité consiste à reconstruire la gare d'autobus à l'endroit où elle se trouve, et non pas à la rapprocher de la gare, ce qui dénote un manque de coordination entre les différentes collectivités. L'intérêt de la Ville de Menton aujourd'hui, c'est certes de faire ce que vous avez dit de faire, mais ça ne suffit pas. Rapprocher la gare d'autobus dans sa totalité de la gare, c'est-à-dire qu'elle serait à 150 mètres, ce serait une avancée considérable.

**Philippe PINOLI**

On continue un petit échange, mais si ça ne vous dérange pas...

**Fabien PASTOUR**

On va peut-être revenir à la LGV pour répondre à Madame et après on continuera votre échange ? Je ne sais pas ce que tu en penses Laurence.

**Laurence GONTARD**

Oui, parce qu'on est un peu hors débat.

**Fabien PASTOUR**

Pour la liaison avec l'Italie Madame, j'ai dit – mais enfin vous n'étiez pas encore arrivée – que ce projet-là était inséré dans un arc méditerranéen qui va de Barcelone jusqu'à Gênes, Milan, Turin. Et là clairement vous voyez que les liaisons sont prévues et pensées pour aller jusqu'à Milan et Gênes. Donc on réfléchit avec nos amis italiens sur comment brancher le Train à Grande Vitesse de français ou italien de chez eux à chez nous ou de chez nous à chez eux, et comment offrir une desserte intéressante pour les gens dans les Alpes-Maritimes qui souhaitent aller travailler, faire business avec les gens de Milan. Ça fait partie du projet mais ça va même plus loin que ça, on va même jusqu'en Espagne et on réfléchit à comment fournir une desserte jusqu'à Barcelone.

Vous avez posé une autre question sur où passe la Ligne à Grande Vitesse, où seront les infrastructures de la Ligne à Grande Vitesse. Alors actuellement on discute de ses fonctionnalités, de ses fuseaux (pas ce groupe-là mais le prochain), de scénarios (ce groupe-là et le prochain) ; les deux qui vont suivre et qui vont avoir lieu au mois de novembre, ceux-là seront dédiés aux fuseaux de passage et donc on réfléchira ensemble comment mettre les nouvelles infrastructures sur le territoire. A ce jour, je ne sais pas vous dire où est la ligne, parce que je ne sais pas où elle est, elle n'est pas tracée. Et puis on va réfléchir où insérer cette ligne dans le territoire et on le verra ensemble, je ne sais pas vous répondre à ce jour.

**Marcelle DUMOULIN**

Donc vous ne savez pas non plus où se fera le passage entre Menton et Vintimille, dans la continuité de ce que vous venez de dire.

**Fabien PASTOUR**

Je ne sais pas encore, on travaille là-dessus, on n'a pas encore été loin là-dessus il faut qu'on regarde ensemble plein d'éléments sur le territoire pour le connaître, ce que vous expliquera Noëlle un peu après.

**Marcelle DUMOULIN**

Ce que je voudrais rajouter, c'est que je suis peut-être néophyte en matière d'infrastructures et de transports SNCF mais je ne suis pas totalement née au siècle dernier. Je sais qu'il y a des problèmes entre des différents propriétaires et des différentes parties prenantes, mais il me semble que pour le sort d'un projet qui nécessite de tels investissements, qui est structurant pour quarante à cinquante ans de desserte, il serait bon que les anticipations soient coordonnées et que disparaissent les « c'est pas moi c'est toi, c'est pas toi c'est moi, non mais là c'est toi... » qui sont au bout du compte nuisibles à l'usage, au quotidien.

**Fabien PASTOUR**

Moi je n'ai pas à me prononcer. Ce que je peux vous dire, c'est que les deux grands propriétaires du réseau ferroviaire en France que sont la SNCF et Réseau Ferré de France travaillent ensemble sur ce projet. Et clairement ce projet on en a besoin, c'est une évidence pour l'entreprise ferroviaire qu'est la SNCF ou RFF qui est gestionnaire des infrastructures ferrées françaises. Donc nous déjà on travaille ensemble, et puis on a des choses qui sont assez motrices sur le sujet. On le voit, je pense que c'est un projet qui va dans le bon sens et beaucoup de gens sont moteurs, donc après le « c'est pas moi c'est toi » je ne l'ai pas encore entendu, mais on n'est pas encore dans la phase travaux. Et quand on sera arrivés dans la phase travaux ça voudra dire qu'on aura une déclaration d'intérêt public qui va pas mal simplifier les choses au niveau « c'est pas moi c'est à toi ». Cela va nous aider à dire : « le terrain il le faut pour travailler, qu'il appartienne à une communauté d'agglos ou autre, il faut qu'il soit mis au service du projet ».

**Fernand SALTI**

Je voudrais rebondir sur le problème de la gare de Monaco, inaugurée en 2000 par le Prince Rainier. C'est un beau gâchis puisque il a à peine onze ans et on parle déjà d'une gare souterraine. Que fera-t-on de cette gare qui a coûté beaucoup d'argent ? Et si je m'en rappelle bien, c'était le Ministre français qui était venu l'inaugurer en même temps lorsque c'était le cas.

**Fabien PASTOUR**

La gare a coûté beaucoup d'argent aux Monégasques et je pense qu'ils peuvent se la payer puisqu'ils l'ont payée sans problème à l'époque. Pour la nouvelle gare qu'on propose à Nice, on parle d'une nouvelle gare mais en fait ce sera sans doute un tube supplémentaire à côté du tube existant. Donc l'infrastructure de la gare existante elle ne sera pas perdue, elle sera toujours utilisée pour les TER, c'est extrêmement utile. Et elle sera complétée par une nouvelle infrastructure qui sera liée, et il y aura sûrement une traversée entre les deux tubes pour permettre aux gens d'aller d'un train à l'autre, donc vous ne quittez pas la gare de Monaco. L'existante ne sera pas fermée, non je ne pense pas.

**Fernand SALTI**

Le problème, c'est que je pense que vous allez tout de même percer dans la colline à Roquebrune-Cap-Martin. On a déjà évoqué le problème avec Monsieur Molinari tout à l'heure, quand on a eu le tunnel dont les sources ont rejailli sur les voies, sur les ballasts et sur les rails, si vous allez de nouveau percer à cet endroit de la colline, j'espère qu'on n'aura pas le problème – ou je ne le verrai pas sans doute – parce que c'est un énorme problème qu'on a vécu très très mal à Roquebrune-Cap-Martin et à Menton, c'est surtout le moment d'être lucides.

**Fabien PASTOUR**

Clairement le percement de ces tunnels a été problématique, c'est une évidence. Ce sont des événements qu'on a connus et qu'on a enregistrés ; donc l'avantage c'est que maintenant on connaît un peu le secteur, un peu mieux qu'ailleurs.

**Fernand SALTI**

Vous savez qu'il y a des sources.

**Fabien PASTOUR.**

Et on sait qu'il y a beaucoup beaucoup d'eau dans le coin, Noëlle vous en parlera un petit peu plus après.

Les Amis du Rail, vous pouvez juste vous présenter merci.

**Joël ALBA**

Alba Joël, les Amis du Rail.

Juste une précision, dans les scénarios il y a des flèches en vert qui disent « combinaison ligne nouvelle et ligne existante réaménagée » ; qu'est-ce qu'on entend par ces lignes ? Parce qu'une ligne nouvelle, pour moi c'est une circulation avec une vitesse. Est-ce que cette ligne-là va avoir la même vitesse de circulation qu'une ligne nouvelle ? Je n'ai pas la précision, est-ce qu'on va faire une ligne nouvelle à côté, ou est-ce qu'on va réaménager la ligne existante, et qu'est-ce qu'on

appelle « réaménagement de cette ligne » ? Parce que ça va se poser entre Nice aéroport et Nice ville mais tout le morceau ici aussi jusqu'à Menton je pense.

**Fabien PASTOUR**

Question très pertinente, très intéressante parce qu'on parle souvent de combinaison entre ligne nouvelle et ligne existante. Ça veut dire qu'imaginons qu'on ait identifié le besoin d'avoir des voies en plus : on a une ligne existante avec deux voies et on veut rajouter deux voies en plus. Quand on dit qu'on va combiner les deux, ça veut dire qu'on va utiliser la plate-forme existante en rajoutant des voies à côté, en plus, ce qui fera la combinaison entre ligne nouvelle et ligne existante et peut-être des communications entre elles. La nouvelle ligne aura des caractéristiques compatibles avec les objectifs de desserte, pas forcément partout parce qu'il y a des endroits quand on est en amont d'une gare où on ne peut pas être à pleine vitesse. Le but du jeu c'est d'avoir ces secteurs-là, par exemple des secteurs où on ait des courbes ou des rayons ou des pentes qui sont compatibles avec la grande vitesse à côté, et puis quand on a des courbes de la ligne classique qui sont trop importantes on crée un barreau de ligne nouvelle avec des nouvelles plates-formes ferroviaires à côté. Et donc on garde des caractéristiques de grande vitesse. Ça veut dire que quand la ligne suit un « S » on va tout droit, et quand elle est en courbe légère on va être à côté, c'est le but du jeu.

Après, la vitesse de la ligne, actuellement on ne l'a pas déterminée. Elle est fonction du nombre d'arrêts, donc de gares, elle doit garantir les quatre heures, et puis donc il y a des endroits où on sera à pleine vitesse et d'autres où on ne sera pas à très grande vitesse.

**Joël ALBA**

Par exemple entre Toulon et vers l'Est il y a quand même un bon morceau, est-ce qu'on roulera à 300-320 km/h aussi ?

**Fabien PASTOUR**

Les options de vitesse haute sont permises, donc on peut aller très vite, surtout à cet endroit-là.

**Joël ALBA**

Et sur Saint-Augustin et Nice ville ce morceau-là ?

**Fabien PASTOUR**

Alors là il y a une particularité, je vais le dire maintenant. Entre Nice aéroport et Nice ville, on a un secteur qui fait entre cinq et six kilomètres de long selon où on met la gare. Donc la gare pourrait être dans le secteur d'Arénas par exemple. Il y aurait une opportunité à saisir pour mettre cette gare-là et se connecter avec le tramway, le pôle d'échanges, voire la gare routière et l'aéroport. Donc imaginons qu'on ait cette gare Nice aéroport qui soit là, la gare de Nice ville il y a cinq à six kilomètres entre les deux. La gare de Nice aéroport va devenir une gare d'arrêt générale. Ce que vous voyez dans le graphique ici, injustement appelé Nice Saint-Augustin, ce serait Nice aéroport. Et vous voyez que tous les trains s'y arrêtent, pratiquement tous les trains s'arrêtent également à Nice ville. Donc ça veut dire qu'on a des trains, quel que soit le type du train, qui vont rouler à la même vitesse parce qu'en cinq ou six kilomètres il n'y a aucun intérêt à les faire remonter à grande vitesse. On peut voir un réticulaire, on aura des Trains à Grande Vitesse, on aura des Corail, des InterCités, tout ce que vous voulez, ils seront tous à la même vitesse.

Et en modifiant le block, ce qu'on appelle le block c'est la signalisation entre les deux, l'espacement entre les trains va être réduit à dix minutes, et en faisant cela, on arrive avec tous les

trains sur les infrastructures existantes. C'est la particularité qui existe entre Nice aéroport et Nice ville : cinq kilomètres avec tous les trains à la même vitesse, on peut travailler avec les deux voies existantes. Il faut rajouter une communication entre les voies pour permettre de passer de l'une à l'autre, les trains circuleront tous à la même vitesse et ça permet de faire passer tout le trafic à l'horizon 2040.

**Joël ALBA**

Donc il n'y a pas besoin de troisième voie ?

**Fabien PASTOUR**

Donc il n'y a pas besoin de troisième voie.

**Joël ALBA**

Et ça passe.

**Jacques MOLINARI**

Vous n'êtes pas exploitant ferroviaire. Vous allez avec une conception pareille concrétiser la section la plus fragile de l'ensemble du système, c'est-à-dire la plus fragile à tous points de vue. Parce que vous omettez de prendre en considération les incidents ferroviaires mais surtout l'entretien de la voie. Comment pouvez-vous imaginer que sur une section à deux voies, on puisse aussi de temps en temps procéder à l'entretien ? Nous sommes tous témoins de ce qui s'est passé quand vous avez essayé de renouveler la voie au niveau de Cagnes-sur-Mer, ça a été le chaos sur l'ensemble de la ligne littorale pendant plusieurs semaines.

**Fabien PASTOUR**

Plusieurs mois. Les travaux ont été faits sur toute la ligne, tout le monde a été embêté.

**Jacques MOLINARI**

Vous ne pouvez pas nous enfermer dans un système comme ça, il faut trouver la solution. La seule solution, Monsieur Muller vous en parlait : ne faites pas reposer l'ensemble du système sur la double voie entre Saint-Augustin et Nice ville, c'est impossible.

**Fabien PASTOUR**

Ce que dit Monsieur Molinari est très juste, il faut effectivement faire de la maintenance sur une ligne ferroviaire. Actuellement il y a déjà tellement de circulation en PACA que sur la ligne on a des plages travaux. Ce qu'on appelle des plages travaux, ce sont des plages sur lesquelles on va pouvoir intervenir par sections sur la ligne, qui sont extrêmement contraintes, extrêmement réduits. Et à ce jour il est à ce jour très difficile de faire des travaux sur la ligne. Pourquoi ? Parce qu'on a un réseau qui est en sous-capacité : on n'arrive pas à faire passer tous les trains qu'on veut et on est obligés d'en dégager la nuit. A l'avenir, avec ce réseau-là, un système ferroviaire largement dimensionné, on aura des trous dans la journée pour faire passer des trains qui passaient seulement la nuit et pour augmenter les temps de travaux la nuit si nécessaire.

Après il y a une particularité, c'est qu'en amont et en aval de Nice on aura dans des infrastructures plus lourdes avec plus de voies et on aura juste un tronçon de cinq à six kilomètres à deux voies qui demandera d'être traité la nuit.

Avec les infrastructures qui ont été revues dans ce projet-là ce qu'on va améliorer les communications entre les différents ponts, et ce type d'infrastructure existe ailleurs dans le monde, ça existe dans d'autres pays européens et ça marche très bien. La France est clairement en retard sur sa maintenance du réseau et RFF déploie des investissements phénoménaux pour arriver à rattraper ce retard. Vous avez vu qu'on a fait des (*inaudible*) des morceaux de bois en entier, on aura refait notre retard bientôt, et on aura un réseau à entretenir qui aura été largement modernisé, largement rendu capacitaire, ce qui permettra de retravailler sur le réseau. Mais je note votre inquiétude Monsieur Molinari et je sais que c'est un point qu'il faut soulever.

**Fernand SALTI**

J'ai vu dernièrement, comme tous les élus de la Côte d'Azur que la gare historique de Nice, PLM, qui date de 1867, j'ai cru voir dernièrement qu'elle allait être rénovée. Quid de sa fonction future puisqu'on va prévoir Nice TGV que vous appelez Nice aéroport ?

**Fabien PASTOUR**

Si vous regardez sur le schéma de desserte, vous voyez que tous les trains s'arrêtent à Nice aéroport et Nice ville, donc la gare de Nice ville va être modernisée, réaménagée

**Fernand SALTI**

Beaucoup d'argent ?

**Fabien PASTOUR**

Beaucoup d'argent qui ne sera pas perdu, parce que c'est beaucoup de travaux sur le bâtiment voyageurs pour le rendre plus simple. Actuellement il est un peu difficile d'aller de l'extérieur de la gare jusqu'à son train, puis aussi d'aller de l'extérieur jusqu'à la gare routière. Et toute une réflexion sur comment relier le tramway de certains quartiers de la ville à cette gare. Et puis aussi, il y a aussi des travaux dans la gare pour permettre de traverser les voies plus facilement, une modernisation du quai. Tous ces travaux-là ne seront pas perdus. La gare de Nice ville a une fonction très forte même si à terme il y aura deux pôles d'échanges à Nice, Nice aéroport et Nice ville, la gare de Nice ville tiendra un rôle très important dans le système à grande vitesse avec peut-être pas la plus grande partie des voyageurs à grande vitesse qui iront sur Nice Ville, mais...

**Fernand SALTI**

Uniquement les TER...

**Fabien PASTOUR**

Non non, vous voyez les traits rouges, ils vont tous jusqu'à Nice ville donc vous aurez des TGV jusqu'à Nice ville.

**Fernand SALTI**

Donc sur les six kilomètres on arrivera à les utiliser de la même façon qu'on les utilise actuellement ?

**Fabien PASTOUR**

En ayant ce nouveau pôle d'échanges où s'arrêteront pratiquement tous les trains on pourra utiliser ce secteur de cinq à six kilomètres en mettant deux trains à la queue leu leu, on va les mettre les uns derrière les autres et ça passera.

Monsieur Muller.

**Guy MULLER**

Le pôle de Thiers, la gare Thiers dans la cinquième ville de France, c'est une gare qui est, on peut dire, quasiment inaccessible aux (*inaudible*). C'est une situation qui est vraiment anormale, c'est vraiment une des pires de France. Le montant des investissements est d'une soixantaine de millions, partagé quasiment à parts égales entre la Région, Nice Côte d'Azur, et un peu plus loin le Département. C'est une somme relativement moindre par rapport aux investissements dans les grandes gares. Le parc est refait, le bâtiment voyageurs, globalement il n'y a rien à changer, d'ailleurs il y a une externalisation de certaines fonctions. Ce qui coûte très cher – je crois que c'est de l'ordre de 27-28 millions – c'est la mise à niveau de tous les quais, et à terme il y aura une passerelle à réaliser. C'était le b.a/ba en ce qui concerne le risque qu'il y ait effectivement des pertes, une fausse manœuvre. Cette gare « est modulable », elle est aujourd'hui à sept voies à quai et elle doit passer dans ce schéma-là à neuf voies à quai. Il est prévu de pouvoir prendre en compte les dimensionnements futurs des services ferroviaires. On est partis de loin mais au moins ça permettra d'améliorer la situation.

**Fernand SALTI**

Il faudra mettre à niveau les quais pour les personnes à handicap.

**Fabien PASTOUR**

Plus largement si on veut dépasser le cas de Nice, en gros maintenant quand chez RFF on pense a un projet, on a comité de projet qui se réunit et dans lequel il y a un membre de la LGV PACA qui rassemble les études et qui dit : « les investissements proposés sont compatibles avec la LGV, ce n'est pas une fausse manœuvre », ou « ne le faites pas, c'est une fausse manœuvre ». Et donc en ayant cette personne qui vient dans ces comités-là on arrive à vite éliminer le risque de fausse manœuvre. Clairement la gare de Nice il n'y a aucun souci, les investissements ne sont pas perdus, il y a une évolution pour la LGV, il faut la faire tout de suite.

**Fernand SALTI**

Ça c'est pour la gare de Nice, mais il y a d'autres gares du circuit – Villefranche, Nice-Riquier, Menton – qui ne sont pas accessibles aux handicapés, poussettes, personnes à fauteuil... Est-ce que vous envisagez de modifier – c'est RFF je suppose – les quais en conséquence dans ces gares dont Monsieur Pinoli a parlé, Directeur des Transports de notre communauté de la Riviera.

**Fabien PASTOUR**

Alors que ce soit Riquier, Villefranche, dans toutes les gares de la ligne il y a eu des études déjà de faites sur ces gares-là et on est en train, nous RFF, pas la mission LGV mais le reste de RFF, de discuter avec les partenaires qui sont évoqués, c'est-à-dire qu'on a discuté avec la Région, le Conseil Général, la commune concernée et la SNCF avec nous pour sortir ce dossier-là et le faire avancer.

On a une programmation dans laquelle on sait comment on va étaler dans le temps les gares les unes après les autres. Moi je ne la connais pas alors je ne pourrai pas vous la donner, mais je sais qu'il y a eu des études de faites sur Riquier, Villefranche, je ne sais pas où ça en est, à quel stade du projet ils en sont.

### **Fernand SALTI**

Parce que vous savez qu'à Roquebrune on a un quai qui est n'est pas fermé aux handicapés, ils peuvent l'utiliser, mais ils ne peuvent pas aller à Nice.

### **Laurence GONTARD**

On a noté que lors d'un prochain groupe, on vous ferait un retour sur tous les travaux prévus en gare.

Est-ce que c'est fini pour les questions sur cette partie-là ?

### **Jacques MOLINARI**

Tout de même, il y a quelque chose qui me sidère. On est face à un projet d'une très grande ampleur, qui couvre toute la région et qui déborde sur le pays voisin et à l'ouest sur le Languedoc-Roussillon, l'arc méditerranéen. Et ces énormes investissements qui consistent à doubler la ligne existante butent sur cet ombilic entre Saint-Augustin et Nice-Thiers, 5 kilomètres 400 à double voie, dans une tranche extrêmement contrainte. Votre affirmation n'est pas satisfaisante. On ne fait pas un projet de cette ampleur si tout son fonctionnement repose sur ce pari que vous allez assurer toutes les circulations, quoi qu'il arrive, sur ce tronçon à double voie.

J'en appelle aux représentants de la ville de Nice. On a eu de nombreuses discussions à ce sujet, depuis des années. A un moment donné, vous étiez suspicieux sur cette liaison entre Saint-Augustin et Nice aéroport, au point d'envisager la reconstruction d'une des voies rapides. Alors qu'est-ce qui vous amène à changer d'avis ? Est-ce que ce sont les affirmations de RFF, qui n'est pas exploitant ? Je regrette mais ce n'est pas vous qui allez assurer toutes les circulations locales, régionales et internationales sur cette ligne. Vous percevez des redevances. C'est certain que vous percevrez exactement les mêmes, qu'il y ait deux voies ou qu'il y en ait quatre. Mais, tout de même, c'est une question de fond que je pose.

### **Guy MULLER**

Nice Côte d'Azur n'a pas changé d'avis. Quand on a proposé l'éventualité, au moins que l'on fasse trois voies, voire peut-être une phase plus longue d'une mise à disposition d'une voie pour permettre la réalisation de la troisième voie, on l'a proposé à RFF, on n'a pas eu de réponse, si ce n'est que l'on nous dit effectivement aujourd'hui que les deux seules voies suffiraient – on n'est pas expert en la matière – et qu'une troisième voie amènerait relativement beaucoup de choses. On a posé la question à RFF sur le risque d'incident qu'il pourrait y avoir. On a connu des problèmes ferroviaires liés par exemple à des incidents routiers, des camions qui ont touché une caténaire, il y a quelques années. Cela n'avait aucun rapport avec le ferroviaire. Le ferroviaire était complètement fermé. Est-ce que cela passe aussi par un isolement complet des deux voies pour éviter tout risque d'incident collatéral ? C'est une question. RFF nous dit et nous démontrera, on l'espère, dans ces études qu'avec ces deux seules voies, malgré la faiblesse qu'il peut y avoir...

Effectivement, s'il y avait un incident sur une des deux voies, un rail cassé ou n'importe quoi, on a demandé qu'il y ait un plan B : que fait-on s'il y a un problème ? Attendons de voir un peu ces études. Mais nous n'avons pas changé d'avis là-dessus. La proposition qui a été faite demeurera. Si une troisième voie était réalisée, on envisagera, si c'est éventuellement nécessaire. Effectivement, la domestication, hors le fait que cela ne puisse pas se faire pour un problème de

temps, ce n'est pas à nous de répondre. Je crois que son idée est de dire : on a une fragilité sur deux voies, mais comme on aura deux faisceaux de voies assez importants, c'est comme cela qu'on le gèrera. Attendons d'avoir confirmation de ces études. C'est la problématique RFF. Encore une fois, je le répète, on n'a pas changé de point de vue.

**Fabien PASTOUR**

Je voudrais juste apporter un complément par rapport à ce que dit Monsieur Molinari. RFF est propriétaire des infrastructures. On n'a pas de train. Les circulations ferroviaires sont de la responsabilité de RFF. Et c'est RFF qui gère la situation ferroviaire en France. Les horairistes travaillent pour RFF. Les horairistes RFF pilotent les horairistes SNCF qui travaillent surtout avec eux. Il y a la Direction des circulations ferroviaires, avec une identité à part de la SNCF, qui travaille à 100 % par RFF et dont le patron est nommé par RFF. Ce sont des cheminots qui travaillent pour RFF, ce ne sont plus vraiment des SNCF. Ils travaillent pour un patron qui est le patron de RFF. On n'est pas simplement les gens qui enregistrent les problèmes sur les rails, on est aussi ceux qui font circuler les trains. C'est nous qui proposons les catalogues de circulation aux entreprises ferroviaires. Au fur et à mesure, RFF prend donc la main sur tout le réseau.

**Laurence GONTARD**

Y a-t-il d'autres questions ?

**Marcelle DUMOULIN**

Une ligne à grande vitesse, pour moi, ce n'est pas une ligne qui s'arrête dans deux gares situées à 6 kilomètres de distance l'une de l'autre. Aucune n'est une gare terminus. Cela m'interroge sur une de ces deux gares. Et pourquoi ne pas le dire ? C'est celle qui correspond à l'aéroport. On sait que c'est le deuxième aéroport de France, dont on dit qu'il est déjà saturé. On amène tous les voyageurs TGV à cet endroit, dans un lieu déjà saturé pour le départ ou le retour par voie aérienne. Par rapport à la saturation, est-ce bien sage ? Deuxième argument pour m'interroger sur la proximité de ces deux gares. Si nécessité il y a d'une deuxième gare localement, pourquoi ne pas la faire ailleurs ? L'aéroport sera modernisé un jour, agrandi, déplacé. Il est saturé. C'est vrai. Qu'est-ce que cela signifie ? Le faire entre deux gares d'une ligne à grande vitesse qui sont à 6 kilomètres de distance. Je ne sais pas, j'ai l'impression d'une aberration.

**Fabien PASTOUR**

Le constat est juste, l'aéroport de Nice est à ce jour saturé. La DGAC et les exploitants qui gèrent les vols ont des difficultés à insérer les nouveaux vols dans le plan de vol de l'aéroport. Si l'on prend l'exemple de la LGV Méditerranée, celle qui dessert Marseille, on a constaté que cela a permis à l'aéroport de Marseille-Provence de dégager au moins 40 % des vols intérieurs de son plan de vol. L'aéroport de Nice fait actuellement Nice-Paris, beaucoup, et aussi Nice vers d'autres villes en France. Avec l'arrivée de la LGV, ce pôle d'échanges va permettre d'avoir des gens qui vont faire le trafic domestique en TGV et qui prendront l'avion pour faire de l'international. L'aéroport va être délesté d'une partie de ses dessertes nationales, au profit de son développement à l'international, ce qui va dans le sens du Grenelle II.

**Marcelle DUMOULIN**

La Chambre de commerce de Nice est très heureuse de cette perspective ?

**Fabien PASTOUR**

Ils travaillent avec nous, ils sont pour l'arrivée le plus vite possible de la LGV. D'après mes souvenirs, ils ne sont pas contre le pôle d'échanges de Nice aéroport.

En ce qui concerne le fait qu'il y ait deux gares à quelques minutes l'une de l'autre en train, l'intérêt est aussi pour les entreprises ferroviaires. On pense aussi à eux et pour eux. Quand on a travaillé avec eux dans les comités thématiques, ils nous ont dit qu'ils avaient besoin de remplir leurs trains. On va remplir, d'une certaine manière, les trains à Nice ; on va connecter le remplissage de ces trains à Nice aéroport en prenant des gens qui vont venir de la vallée du Var, de Saint Laurent, des gens qui vont vers l'aéroport. Cela va donc permettre de remplir ces trains. Après, ces trains vont aller un peu plus loin. Par exemple ceux qui vont s'arrêter à la gare de l'Ouest Alpes Maritimes combleront les manques, avec les gens qui viendront de la vallée de la Siagne ou du nord de Cannes.

Les différentes dessertes ne sont pas établies à ce jour mais il y a un vrai besoin qui est apparu et que vous pourrez trouver dans les documents que l'on va vous remettre. Vous allez avoir des éléments sur la manière dont on a réfléchi à ces gares et pourquoi elles sont là dans le territoire. Il y aura des zones de chalandise, le nombre de personnes qui peuvent venir. Dans les documents que l'on va vous remettre un peu après, vous aurez tous ces éléments-là, pour lire et comprendre.

**Marcelle DUMOULIN**

Je ne doute pas des intérêts commerciaux mis en jeu. Ce qui m'interpelle, c'est la taille des investissements et la validité de la durée de ces investissements.

D'accord. J'entends votre interrogation. J'espère que l'on arrivera à dissiper vos doutes et vos interrogations au fur et à mesure.

On passe peut-être à la suite, Laurence ?

### **3. LA TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE SECTEUR**

**Laurence GONTARD**

Tout à fait. C'est Noëlle qui va vous...

**Fabien PASTOUR**

Non.

**Laurence GONTARD**

C'est encore Fabien ?

**Fabien PASTOUR**

C'est encore moi qui parle.

**Laurence GONTARD**

... qui va vous parler de la traduction des scénarios que l'on vient de voir sur le secteur.

#### **3.1. QUELLE TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE TERRITOIRE ?**

## Fabien PASTOUR

Il est important de comprendre la chose suivante dans ce projet. Cela a beaucoup été posé comme question dans les autres groupes de travail, donc je vous en parle. Il est important que vous ayez cette information-là. Beaucoup de gens nous ont demandé : pourquoi ne réutilisez-vous pas les voies existantes sur la ligne littorale ? Clairement, pour arriver à faire passer tous les trains que l'on veut dans la région dans le futur, il faut des voies en plus. Le réseau existant seul ne permet pas de le faire. Le réseau seul ne permet pas non plus de fiabiliser les circulations. Si l'on a deux infrastructures, on peut décaler, on peut faire passer des trains de l'une à l'autre et ne pas être perturbé par les problèmes qu'il y aurait sur une ligne ancienne, quand on a des situations comme au nord par exemple. A ce jour, la seule ligne littorale ne permet donc pas de prendre tout le trafic. Elle ne peut pas être fiabilisée seule. Elle ne permet pas de faire de la grande vitesse parce que les rayons de courbure ne sont absolument pas compatibles. Et elle ne permet pas de mailler le réseau simplement telle qu'elle est. Il faut donc doubler la voie existante.

Pourquoi est-ce que l'on va devoir les découpler, également ? Quand vous regardez le tissu urbain des Alpes Maritimes, vous comprenez vite qu'il n'est pas possible de mettre des voies en plus sur le littoral de la frontière du Var jusqu'à l'Italie. Vu l'urbanisme de la zone, mettre les voies à côté n'est pas imaginable, en rajouter d'autres n'est pas faisable.

On nous a demandé pourquoi on ne passait pas au-dessus. Passer au-dessus, mettre des voies en estacade ou faire un viaduc tout le long de la côte : déjà que les courbes ne sont pas compatibles avec les vitesses que l'on souhaite... Et au niveau du paysage, j'imagine mal les gens du coin dire : c'est super, deux voies en plus devant la figure.

On nous a demandé pourquoi on ne passait pas dessous. Si l'on passe dessous, on fait des kilomètres et des kilomètres de tunnel. Pourquoi ne pas aller tout droit et se dégager de la ligne existante ?

Cela nous a conduits à découpler ces deux lignes l'une de l'autre et à proposer des points de rencontre.

Tous les scénarios prévoient la gare Nice aéroport. On l'a vu. Elle permet d'éviter d'avoir à mettre quatre voies, de rajouter deux voies entre Nice aéroport et Nice ville. En ce qui concerne la domestication des trains, même si Monsieur Molinari a des doutes, j'espère le soulager de ses doutes assez rapidement. Ou on peut éventuellement passer en tunnel sous Nice. On peut passer en tunnel sous Nice, gagner du temps.

L'autre question est qu'il faut faire 4 heures entre Nice et Paris. Passer par les lignes existantes nous fait exploser le temps de parcours. On expose les 4 heures. On arrive à 4 heures 30 si l'on fait du direct sans arrêt. On fait beaucoup plus si l'on s'arrête un peu partout dans les gares. Il est donc important d'avoir ces nouvelles infrastructures.

Quand on parle des Alpes Maritimes, il faut aussi comprendre que l'on a un territoire très vallonné. Vous le voyez tous les jours quand vous prenez votre voiture. Cela monte et cela descend dans tous les sens. Cela veut dire que l'on a la particularité d'avoir une zone géographique où l'on va être beaucoup en tunnel. D'aucuns diront : c'est super, on va être en tunnel, cela ne va pas être embêtant, on va pouvoir mettre notre ligne où l'on veut. Je dis : attention, un tunnel ne veut pas dire rien en surface. Lorsque l'on fait un tunnel, il y a des galeries de reconnaissance, il y a des émergences quand il y a des stations de sécurité à faire. Il y a donc parfois, le long du tracé du tunnel, des choses à prendre en compte ensemble. Et un tunnel, cela veut dire une entrée de tunnel et une sortie de tunnel. En phase de travaux, cela veut dire une base chantier énorme à prendre en compte. Cela veut dire aussi du bruit qui apparaît d'un coup quand le train sort. Cela veut donc dire que le tunnel n'est pas forcément l'alternative. Il ne faut pas dire : c'est super, on met en tunnel, ce sera simple.

Il faut aussi penser que cette ligne va coûter cher et que pour qu'elle soit faisable, il faut qu'elle ait un coût raisonnable. Il faudra donc, ensemble, regarder le fait que l'on puisse passer en surface. Comme vous le voyez, un quart du tracé sera en surface dans les Alpes Maritimes. On estime que l'on sera à 25 % en surface. Cela veut dire que le reste du temps, on sera en tunnel. Il faudra que l'on puisse discuter ensemble de ces 25 % du trajet en surface. Ici, dans une zone escarpée, cela veut dire des viaducs et des tunnels. Il faudra que l'on mette tout cela en place ensemble et que l'on regarde, au moment où l'on discutera des fuseaux de passage, comment cela peut se traduire sur le territoire.

Voici des éléments de coûts Ce sont vraiment des moyennes, des moyennes simplifiées de ce que cela peut coûter. Pour une ligne nouvelle en surface, quand vous achetez le terrain, vous mettez le ballast, vous mettez les rails, les traverses, les caténaires, toutes les installations ; en moyenne, cela vaut entre 10 et 20 millions d'euros le kilomètre. Quand vous construisez cette ligne non pas en surface mais en viaduc, vous multipliez par deux. C'est entre 40 et 50. Et si vous êtes en tunnel, dans des zones moyennes c'est-à-dire sans trop de problématiques, vous êtes entre 80 et 100 millions d'euros le kilomètre, en gros. Quand vous êtes dans des zones à problèmes, vous pouvez même aller beaucoup plus loin que ces 100 millions d'euros le kilomètre. Vous pouvez même monter jusqu'à 180 millions d'euros le kilomètre.

Il faut donc avoir ces coûts en tête pour que le projet que l'on va penser ensemble soit non seulement en accord avec le territoire en termes de fonctionnalité, mais aussi pour qu'il soit dans une capacité à être financé qui soit correcte.

Est-ce que vous avez des questions ?

### **3.2. QUESTIONS SUR LES SCENARIOS ET LEUR TRADUCTION SUR LE TERRITOIRE**

**Laurence GONTARD**

Avez-vous des questions ?

**Fabien PASTOUR**

On en a déjà pas mal traité.

**Laurence GONTARD**

On va peut-être enchaîner sur les enjeux du territoire.

## **4. LES ENJEUX DU TERRITOIRE**

**Fabien PASTOUR**

On a parlé fonctionnalité. On va parler enjeux du territoire. Comment va-t-on projeter ces fonctionnalités sur le territoire ? Noëlle et Laurence vont donc diffuser deux séries de documents. Vous allez avoir deux atlas qui vont permettre de voir la zone géographique dans laquelle nous sommes et tous les enjeux environnementaux que l'on a pu identifier avec notre niveau de connaissance théorique. Et Laurence va vous donner un document qui est une mise en perspective, sur toute la région PACA, des études et des éléments dont nous avons la possession à ce jour. Cela veut dire que ce document est à jour à aujourd'hui. Demain, si l'on a une nouvelle étude qui nous permet de compléter, on le fera imprimer et on vous le distribuera.

Cela fait aussi partie des devoirs que l'on vous donne à la maison. Il faut que vous regardiez ces trois documents-là, que vous preniez le temps de les lire complètement et qu'éventuellement vous nous proposiez des commentaires lors de la prochaine réunion. En particulier pour les atlas, il faut

les compléter de votre connaissance du territoire, qui n'est pas la connaissance théorique que RFF pourrait avoir. Ce sont les éléments particuliers, les points précis du territoire que vous connaîtrez et qui ne seraient pas identifiés sur ces atlas.

Je vous laisse les découvrir.

#### **4.1 PRESENTATION DES ELEMENTS DISTRIBUES POUR LE PROCHAIN GROUPE DE TRAVAIL : L'ATLAS GEOGRAPHIQUE**

##### **Noëlle BOUGEAULT**

Comme vous pouvez le voir, le premier atlas que nous vous avons distribué couvre l'ensemble de la zone d'étude, depuis Marseille jusqu'à l'Italie. Le deuxième atlas que nous vous distribuons couvre uniquement la zone d'étude de ce groupe de travail. Vous pouvez télécharger l'ensemble de l'atlas sur le site internet.

Je vais tout d'abord vous expliquer comment nous avons réalisé cet atlas. Comme Fabien vous l'a probablement dit, on vous les distribue maintenant afin que vous puissiez les regarder et que nous puissions avoir un échange constructif dessus dans deux réunions.

Nous avons commencé par faire des analyses de sensibilité territoriale, après un inventaire de tout ce qui se trouve sur le territoire, en termes de milieu physique c'est-à-dire ressource en eau et risques naturels ; de milieux naturels, terrestres et aquatiques ; de milieu humain c'est-à-dire l'habitat, les activités ; de milieu agricole ; de paysage et de patrimoine. Ceci a été couplé à une analyse du relief : altitude, pente, etc. La synthèse de ceci nous donne les zones les plus sensibles, d'où nous tirons la Zone d'Etude Préférentielle dans laquelle il nous semble préférable de laisser passer.

Ces sensibilités territoriales ont été établies grâce à un inventaire de ce qui existe sur le territoire, sujet par sujet et notées sur l'échelle que vous voyez à droite. L'exemple donné ici est pour le milieu humain-habitat. C'est un exemple qui ne se situe pas sur ce terrain géographique ci. C'est à Cannes. L'échelle est : très difficilement envisageable, en rouge foncé ; difficilement envisageable ; moyennement envisageable ; envisageable, c'est-à-dire envisageable de passer avec le train. Ces données sont bien sûr à ce niveau de l'échelle, à ce stade de l'étude et en fonction de nos connaissances du territoire, connaissances théoriques. Vous pouvez donc regarder ces cartes et nous donner, en fonction de votre connaissance personnelle du territoire, toute modification que vous jugeriez nécessaire, particulièrement au niveau de cette échelle d'envisagibilité.

Comment avons-nous estimé cette échelle d'envisagibilité ? Nous avons regardé si l'impact est réversible, s'il est compensable. Nous avons regardé sa portée géographique, sa portée temporelle, sa portée socio-économique.

Une fois que nous avons établi l'ensemble de ces cartes, nous les avons mises sur un même document, en privilégiant les zones les plus difficilement envisageables. Cela nous donne cette carte, très dense. Nous y avons défini la Zone d'Etude Préférentielle, en gardant bien sûr en mémoire les fonctionnalités que nous recherchons, c'est-à-dire quelles gares sont à desservir. Par exemple, vous voyez qu'au nord, les cartes paraissent très blanches. Cela ne veut pas dire que ce sera facile. Cela veut simplement dire que nos bureaux d'étude ne sont pas allés rechercher des données à cet endroit-là, puisque c'était trop loin pour pouvoir desservir les gares que nous souhaitons desservir.

## 4.2 PRESENTATION DES PRINCIPAUX ENJEUX TERRITORIAUX

### Noëlle BOUGEAULT

Je vais parcourir assez vite avec vous les principaux enjeux territoriaux, puis je vous laisserai le temps de regarder cela à tête reposée, chez vous. Sur ce secteur-ci, nous avons une côte très escarpée avec une valeur patrimoniale et paysagère très importante. Il y a un patrimoine naturel extrêmement important également : des parcs naturels départementaux, des sites Natura 2000, des acquisitions du conservatoire du littoral puisque l'on est le long d'une petite bande le long de la mer, et d'autres entités naturelles d'intérêt assez importantes. Au-delà de la forte densité urbaine sur le littoral, on se retrouve très vite dans un site naturel.

Fabien l'a dit, on va passer assez souvent en tunnel, il faut donc regarder également ce que l'on a en dessous. C'est une zone géologiquement très complexe. Il ne faut donc pas s'attendre à de la facilité. Pour être précise, on a des massifs constitués de masses calcaires et dolomitiques karstifiées mais très compartimentées, hébergeant des aquifères plus ou moins importants. Monsieur l'a dit, on tombe très souvent sur des sources.

En ce qui concerne la délimitation de la ZEP, sur ce territoire, on passe près des lignes existantes ou en tunnel. Comme on l'a vu, environ 15 % ou un quart du linéaire en première approche se fera à l'air libre. Les contraintes environnementales ont donc un peu moins de poids que lorsque l'on passe en surface tout le temps. La ZEP a principalement été délimitée pour définir le couloir dans lequel on va passer en tunnel pour desservir les gares choisies.

Cela nous amène aux enjeux d'insertion. Fabien l'a un petit peu mentionné. On va avoir des contraintes liées au creusement des tunnels : comment on sort les matériaux, comment on insère les têtes de tunnel dans le paysage, et les plateformes de travaux temporaires. Il y a la compatibilité des tunnels avec la protection des ressources en eau : comment on va insérer des tunnels dans un milieu gorgé en eau. Et il y a l'insertion de quelques tronçons de ligne nouvelle qu'il va falloir réfléchir ensemble, parce qu'impactant peut-être un peu plus la vie de tous les jours des citoyens. Enfin, on va avoir des élargissements de voies dans quelques endroits, notamment pour les tronçons où l'on sera non pas en ligne linéaire pure mais, comme Fabien l'a expliqué, c'est l'utilisation de l'emprise. Il va donc falloir réfléchir à l'insertion urbaine.

Voilà, c'est une simple présentation de ce à quoi on va être amené à réfléchir lors des prochaines réunions. Est-ce que vous avez déjà des questions qui vous viennent à l'esprit ?

## 4.3 QUESTIONS SUR LES ENJEUX TERRITORIAUX

### Jacques MOLINARI

Evidemment, votre étude s'arrête à la frontière. Mais la question se pose de l'autre côté, au moins pour la partie qui sépare le secteur est de Vintimille. De quels éléments disposez-vous ? Et aussi, avez-vous déjà entrepris de travailler avec vos voisins italiens ?

### Fabien PASTOUR

Effectivement, le document s'arrête sur la zone française. Cela n'empêche pas RFF de déjà échanger avec nos amis de RFI. RFI est l'équivalent de RFF en Italie. Ils nous ont notamment transmis pas mal de données géologiques et d'autres données techniques qui sont en leur possession suite au démarrage de leurs travaux. On échange donc déjà pas mal d'informations sur l'aspect technique avec eux. On a des pôles de travail avec eux, sur différentes thématiques, dont la partie technique pure, ferroviaire.

**Jacques MOLINARI**

J'ai peut-être une deuxième question subsidiaire. A Vintimille, il y a l'énorme parc Roya. La guerre des élus de Vintimille et de Menton s'appliquait à démontrer que ce parc ferroviaire ne servait plus à rien, de manière à se l'approprier pour quelque projet de toutes natures. Avez-vous retravaillé sur ces questions qui avaient laissé totalement indifférentes les administrations ferroviaires françaises, RFF SNCF à l'époque ? Seul RFI avait manifesté son intérêt sur le parc Roya, dans la perspective du renforcement de la ligne italienne et française. Travaillez-vous à nouveau sur le parc Roya, sur ses fonctions futures, dans le cadre de la ligne nouvelle ?

**Fabien PASTOUR**

On travaille déjà avec RFI sur l'utilisation présente de ce parc et des voies qui existent. Il y a déjà des gens chez RFF qui travaillent à la gestion du réseau, qui travaillent avec eux. Et dans le groupe de travail avec RFI, nous réfléchissons à l'utilisation de tout ce qui est disponible à Vintimille, pour lier nos réseaux entre eux. Vintimille est un pôle fort entre le réseau français et le réseau italien. Cela fait effectivement partie des choses sur lesquelles on travaille.

**Laurence GONTARD**

Y a-t-il d'autres questions sur ce thème-là ? Est-ce que l'on vous laisse regarder les documents ?

**Fabien PASTOUR**

On vous donne ces documents très en avance pour que vous ayez vraiment le temps de les lire. Le document qui fait 130 pages est vraiment une mine d'informations. Il faut avoir lu pour comprendre certaines choses. Je pense qu'ils vont nourrir nos débats aux prochaines réunions.

## **5. PREMIERS AVIS ET POSITIONNEMENTS SUR LES SCENARIOS**

**Laurence GONTARD**

Je vous propose de faire un tour de table pour recueillir vos avis sur ce premier groupe et sur ce qui vous a été présenté aujourd'hui, c'est-à-dire les scénarios.

**Fabien PASTOUR**

Est-ce que vous avez un premier avis sur les fonctionnalités que l'on vous a présentées ? Est-ce qu'il y en a qui vous paraissent plus pertinentes ? Est-ce que vous avez des questions que vous souhaitez voir éclaircies dans le prochain groupe ? C'est tout ce qu'il vous passe par la tête.

**Pascal MARQUES**

Je n'ai pas d'avis particulier sur ce groupe de travail, si ce n'est un peu ce que j'avais dit la dernière fois concernant les sensibilités environnementales et écologiques des lieux traversés qui sont très sensibles. Merci.

**José PASTORELLI**

En ce qui me concerne, je n'ai pas non plus d'avis particulier. Je découvre pour la première fois l'étendue de votre projet. Je suis très attentif à tout ce qui s'est dit autour de cette table.

Si vous le permettez, avec un peu de retard, je voudrais juste poser une petite question que je n'ai pas eu le temps de poser tout à l'heure. En ce qui me concerne, je représente une toute petite

commune, la commune d'Eze, et pour aujourd'hui un petit peu les grandes lignes, comme je vous le disais. Notre commune dispose d'une modeste gare, par laquelle transite quand même un certain nombre de touristes qui viennent visiter le village d'Eze. C'est quand même un village à vocation touristique. Il y a 1,2 million de visiteurs annuels. Au titre des combinaisons de voies existantes et des nouvelles à venir, pensez-vous que cette gare puisse faire l'objet, dans le cadre de ce projet, de réaménagements qui permettraient aussi des arrêts plus fréquents, compte tenu du fait que vous avez évoqué tout à l'heure des lignes à grande vitesse qui viendront jusqu'à Menton, et qui pourraient également contribuer à l'activité économique et touristique de la commune ? C'est un point.

En deuxième point, je voulais juste aborder un petit problème qui me paraît être un problème de sécurité. Il y a certainement d'autres cas de ce même type qui existent. Actuellement, la voie de chemin de fer traverse une voie communautaire, laquelle est d'ailleurs gérée par des barrières automatiques. Cette voie dessert un quartier résidentiel au Bord de Mer. Je m'interroge sur les risques qui peuvent être liés, par la suite, à l'augmentation du trafic ferroviaire, notamment par l'existence de ce passage à niveau, notamment pour les riverains qui l'empruntent.

Voilà. Excusez-moi d'avoir posé une question qui n'est peut-être pas dans le tempo. Mais je préfère la poser, par conscience.

### **Fabien PASTOUR**

En ce qui concerne la problématique de la desserte d'Eze, c'est la même réponse que pour Menton et les autres villes du territoire. Globalement, il y a un triplement de la desserte en TER de toutes les gares de la ligne. La desserte TER sur la ligne classique est fortement renforcée par la création de ces infrastructures. Cela ne veut pas dire que si l'on crée une nouvelle ligne, vous n'aurez plus de train ou que vous en aurez moins. Là, vous aurez beaucoup plus de trains TER. Clairement, si vous avez plus de passagers qui arrivent à Menton avec la grande vitesse, ils auront plus de facilité pour venir jusqu'à Eze gare, pour visiter le village. Il n'y a pas de souci.

A propos de la problématique des passages à niveau, je n'ai pas l'information en tête. Je ne sais donc pas vous répondre. Je peux vous proposer de prendre la question, d'aller la poser chez moi et de vous répondre, soit dans le prochain groupe, soit directement par mail, et de la communiquer à tout le monde, si vous le souhaitez.

### **Jacques MOLINARI**

Des taches m'intriguent dans la sensibilité par territoire. Certes, il y a une petite zone d'activité dans le périmètre de Menton, elle est en violet. L'autre me surprend davantage. Il est vrai que c'est près du monastère de Laghet, mais ce n'est pas une activité industrielle. Et ce qui est un peu surprenant, c'est que finalement, ce sont deux zones d'exclusion majeure, mais il n'y en a pas tellement d'autres sur cette carte récapitulative. Peut-être pouvez-vous faire des commentaires ? Vous avez étudié cela dans les planches. C'est la dernière planche, à dominante verte, c'est « sensibilités par territoire ». Est-ce que vous pouvez la projeter ? Cela nous concerne tous.

### **Noëlle BOUGEAULT**

On ne l'a pas sur le...

### **Jacques MOLINARI**

On pourrait penser que la traversée par le vallon de Laghet est la percée la plus favorable pour rejoindre Monaco. Ensuite, il faut repartir vers quelque chose de particulièrement délicat sur ce tracé. Sur le premier tracé de Nice Saint Roch à Monaco, sur cette trajectoire, il y a le vallon de Laghet qui est géologiquement très fragile. L'autoroute est en train de glisser vers le pont de

Laghet. De l'autre côté, vous avez inventorié de petites zones qui sont très délicates. Il y a des fenêtres, des franchissements de vallon à imaginer.

**Laurence GONTARD**

Est-ce que vous pourriez lister ces remarques très concrètes sur les cartes, pour qu'on les examine lors du troisième groupe ? Puisque c'est lors du troisième groupe que l'on fera véritablement... On vous a donné les documents très en amont pour que vous ayez le temps de les regarder. Là, on est plus sur les scénarios, si cela ne vous dérange pas.

**Jacques MOLINARI**

Non.

**Fabien PASTOUR**

On fait venir quelqu'un pour nous les présenter plus précisément. Si vous identifiez des points particuliers avant, je fais venir la bonne personne.

**Jacques MOLINARI**

Attendons le troisième groupe.

**Fabien PASTOUR**

Formulez vos observations, c'est très intéressant.

**Laurence GONTARD**

Vous nous envoyez vos remarques. Comme cela, on saura qui on doit faire venir pour vous répondre.

**Fabien PASTOUR**

Monsieur Molinari, est-ce que vous avez d'autres commentaires sur les scénarios, d'autres choses ?

**Jacques MOLINARI**

Non.

**Joël ALBA**

J'ai juste une question par rapport au TGV, au garage, à la maintenance. Est-ce qu'elle sera à Saint Roch ?

**Fabien PASTOUR**

Il y a un atelier train à grande vitesse de la SNCF qui est prévu dans la région. Mais je ne sais pas si c'est pour ceux-là ou pas. Il faut éventuellement poser la question à la SNCF.

**Joël ALBA**

Parce que si les trains arrivent en gare de Nice ville, il faut les entretenir, il faut bien une maintenance. Et le bruit court depuis des années que ce sera à Saint Roch. Vous ne savez donc pas ?

**Fabien PASTOUR**

C'est vrai que si l'on regarde la plate-forme de Saint Roch, il y a quand même pas mal de place pour la maintenance. Pourquoi pas ? La SNCF a pas mal d'emprises disponibles à Saint Roch.

**Alain ROLLAND**

Il y a bien un atelier de maintenance qui va se faire à Saint Roch. Cela, c'est sûr. Mais ce n'est pas spécifiquement pour le projet LGV. C'est pour les trains supplémentaires qui vont être mis en place pour Rhin-Rhône.

**Fabien PASTOUR**

Il y a un technicentre qui va effectivement être développé à Saint Roch, pour les TGV Rhin-Rhône, les nouvelles rames qu'ils mettront en place. Ils ont donc besoin d'une capacité supplémentaire de maintenance. Mais je ne sais pas s'ils projettent d'entretenir leurs TGV dédiés Côte d'Azur sur ce pôle-là. Je pense que ce serait peut-être une bonne idée, mais je ne sais pas.

**Dominique DEFERRO**

Je trouve ce groupe de travail très intéressant.

J'ai une petite question concernant la gare de Nice. A partir de la semaine prochaine, commencent de gros travaux de régénération des voies. Va-t-on profiter de ces travaux pour rehausser les quais ?

**Fabien PASTOUR**

En ce qui concerne les travaux en gare de Nice, il y a des travaux de régénération des voies qui ont été programmés et, en parallèle, on est en train de discuter du pôle d'échanges de Nice ville. C'est la modernisation qui a été évoquée par le monsieur de la NCA et par Monsieur Rolland. Les travaux de réaménagement de la gare et de rehaussement des quais ne se feront pas tout de suite, ils se feront de 2013 à 2015. Les premiers travaux se feront sur la partie extérieure, le bâtiment voyageurs. Après, on fera le périmètre ferroviaire. On a des contraintes de programmation de travaux qui sont entre deux et trois ans à l'avance. On ne fera pas tout de suite, à la suite du renouvellement de voie. Les travaux de rehaussement de quai seront faits un peu plus tard.

**Flora LAUGIER**

Je n'ai pas d'avis ni de remarque particulière.

**Marcelle DUMOULIN**

Je suis très contente d'être arrivée là par hasard et de trouver un lieu où mon expression est acceptée.

Je dois dire que j'ai néanmoins un peu le sentiment que le futur tracé est la réalisation d'intérêts opposés et parfois contradictoires, et que ce futur tracé dessert essentiellement des zones urbaines et ne désenclave pas les zones non urbaines, comme cela a pu l'être dans des tracés à côté du nord de Lyon ou du sud de Lyon.

L'absence de réelles perspectives avec l'Italie m'interroge beaucoup. J'ai lu rapidement le document sur ce qu'a décidé l'Italie, mais si c'est comme le tunnel de Tende... L'Italie est d'accord pour refaire le tunnel de Tende depuis des lustres. Et on ne sait toujours pas qui paie.

Je ne sais pas si une concertation de ce type est efficace mais elle est tout au moins nécessaire.

### **Fernand SALTI**

En ce qui me concerne, j'ai posé toutes les questions que je voulais. Simplement, je rends hommage au travail accompli par l'équipe qui nous entoure, Monsieur Pastour, ainsi qu'à l'excellence et à la qualité des dossiers que vous nous avez transmis.

### **Fabien PASTOUR**

Merci pour eux.

### **Alain ROLLAND**

Je peux dire un mot ?

### **Fabien PASTOUR**

Bien sûr, Alain.

### **Alain ROLLAND**

Pour le département des Alpes Maritimes, je ne rentrerai pas dans les détails mais j'en parlerai d'une manière peut-être un peu plus générale. Je vous rappelle d'abord que le département est impliqué dans ce projet depuis très longtemps. C'est peut-être une des premières collectivités qui l'a soutenu, avant le débat public. On considère que c'est un enjeu très important pour le territoire.

En plus, les collectivités Nice Côte d'Azur et le département, au début de cette année, ont beaucoup poussé pour que le tronçon entre Nice et la frontière italienne fasse partie intégrante de l'ensemble du projet LGV PACA et que cela ne s'arrête pas à Nice. Au départ, les études devaient aller jusqu'à la frontière mais pas le dossier TIP. Cela a donc été un acquis important que le projet soit prolongé jusqu'à la frontière.

Sur le plan des variantes, on n'a pas d'*a priori*. On a quand même des objectifs plus généraux qui sont de dire : on fait d'abord une ligne LGV, on veut désenclaver le territoire, et donc avoir quelque chose qui respecte la volonté de grande vitesse. Il s'agit donc d'éviter le plus possible d'avoir des tracés confondus avec les tracés existants. Même si ce sont des voies supplémentaires, ce seront quand même des voies lentes parce que les tracés actuels n'ont forcément pas les caractéristiques des tracés à grande vitesse. Il y a des courbures qui ne permettent pas d'avoir des grandes vitesses. Il s'agit donc d'opter le plus possible pour des tracés nouveaux, qui ne sont pas forcément les plus chers, de façon à ce que ce soit un projet efficace pour relier le territoire au réseau d'abord national et au réseau européen, et évidemment l'arc méditerranéen. Voilà les grands objectifs du département.

Il y a aussi un aspect très important qu'il faut rappeler. C'est le coût du projet, qui va être très important. On n'en a pas encore parlé. On a parlé des coûts mais, globalement, c'est un projet qui s'avère aujourd'hui, dans les schémas nationaux, comme l'un des plus importants de France. Il

faut donc essayer de tenir les coûts et de ne pas aller dans des demandes trop délirantes de gares souterraines partout. Sinon, on va avoir énormément de difficulté à boucler le financement du projet.

**Laurence GONTARD**

Monsieur Pinoli ?

**Philippe PINOLI**

Il faut digérer tout cela. Je n'ai pas eu le temps d'en prendre connaissance.

**Laurence GONTARD**

On en a terminé avec nos présentations. On a fini plus tôt que d'habitude. Je vous remercie tous pour votre participation. On se retrouve le 10 octobre, au même endroit, à la même heure.

Nous avons noté que l'on verra avec Monsieur Molinari pour faire une présentation sur ce qu'il va se passer après la frontière italienne. On verra ensuite qui présente quoi.

On vous présentera la liste des travaux prévus en gare, les aménagements intégrés au projet ; une justification argumentaire sur la gare de Nice aéroport, les raisons qui ont fait qu'elle a été jugée nécessaire ; et une réponse concernant la situation de l'atelier de maintenance, en particulier sur les trains à grande vitesse.

**Fabien PASTOUR**

Je poserai la question à la SNCF. J'ai peur de ne pas avoir les éléments tout de suite.

**Laurence GONTARD**

En tout cas, on va aller chercher des réponses.

**Fabien PASTOUR**

Entre-temps, si une question vous venait à l'esprit et que vous n'avez pas pu la poser aujourd'hui, vous avez concertation06@lgvpaca.fr. N'hésitez pas à m'écrire. Vous avez le registre à la sortie de la salle où vous mettez vos avis. Vous avez des enveloppes préaffranchies, si vous voulez nous écrire. Si vous voulez nous joindre, même le site internet est disponible. N'hésitez pas à me solliciter pour poser des questions.

**Philippe PINOLI**

Réflexion faite, je vais économiser un mail. En relisant les questions, cela m'en a amené une. Il y a des questions de plusieurs intervenants sur l'utilisation des parkings des ateliers, des zones de stockage de trains côté italien ont une influence sur ce projet-là. Cela ne fait pas très longtemps que je suis là mais, manifestement, il y a forcément des trains SNCF qui sont stationnés à Vintimille. Je voudrais savoir si cela va toujours être le cas dans l'avenir, si le projet repose sur cette infrastructure-là.

Ensuite, en ce qui concerne l'espace qui reste disponible dans la cour SNCF de la gare de Menton, est-ce qu'il y a une utilisation prévue de cet espace dans le cadre du projet LGV. ?

**Fabien PASTOUR**

En ce qui concerne la cour de la gare de Menton, je n'ai aucune idée. Il faut que je me renseigne. Je ne pense pas.

Quand on réfléchit à une infrastructure, on pense aux circulations ferroviaires classiques, c'est-à-dire aux trains passagers. On pense aussi aux circulations techniques, c'est-à-dire à comment les trains doivent se rendre du point de stationnement au point de départ des passagers. On appelle cela une circulation technique. Et on pense aussi à comment faire « dormir », entre guillemets, ces trains. Clairement, la plateforme de Vintimille est très utilisée par l'entreprise ferroviaire qu'est la SNCF et pourra l'être par d'autres entreprises ferroviaires à l'avenir. Elle est intégrée dans un schéma global de transport, dans notre schéma réseau. Elle fait partie de nos réflexions.

**Jacques MOLINARI**

C'est aussi avec les trains de travaux.

**Marcelle DUMOULIN**

Y a-t-il un représentant de la SNCF dans ce groupe ?

**Fabien PASTOUR**

Non.

**Marcelle DUMOULIN**

C'est dommage. Nombre de questions qui sont posées auraient peut-être trouvé une réponse pertinente sans que vous n'ayez à vous substituer à ces représentants.

**Fabien PASTOUR**

La SNCF est une entreprise ferroviaire qui fait circuler des trains sur le réseau.

**Marcelle DUMOULIN**

Mais ce sera quand même le principal utilisateur.

**Fabien PASTOUR**

Je pense qu'à l'avenir, cela restera un des principaux utilisateurs. Mais dans le cadre du projet, ils sont concernés et consultés régulièrement par RFF. Etant donné qu'ils ne sont pas maîtres d'ouvrage du projet, ils ne sont pas porteurs de la concertation. Ils participent si on les sollicite. Eventuellement, on peut les faire venir s'il le faut.

**Laurence GONTARD**

Pour conclure, en ce qui concerne l'ordre du jour du prochain groupe, on attend des retours sur ce qui a été distribué. De notre côté, on vous fera les retours aussi, si possible. Et surtout, on vous demandera un positionnement par rapport aux scénarios qui ont été présentés.

Merci à tous.

*La réunion s'achève à 16 heures 40.*



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

**LGV**

PROVENCE-ALPES-  
CÔTE D'AZUR

Groupe de travail Paillons Riviera  
Verbatim de la réunion du 26 septembre 2011

---

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

**RESEAU FERRE DE FRANCE**

Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mission LGV PACA

Les Docks – Atrium 10.5

10 Place de la Joliette - BP 85404

13567 MARSEILLE CEDEX 02