

## Débat public LGV PACA

### Réunion de proximité à Aix-en-Provence le 24 mai 2005

#### Présentation du débat et synthèse des réunions précédentes

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle en introduction les règles du débat public. La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national. Elle nomme le cas échéant la CPDP, une commission chargée de l'organisation et de l'animation du débat public. L'objectif de la Commission n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Les principes du débat public sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation. A l'issue du débat un compte-rendu et un bilan, fin août-début septembre 2005, seront publiés par la CPDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera fin novembre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Philippe MARZOLF fait un point sur l'état d'avancement du débat à mi-parcours. La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces et des dessertes de type RER. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte. Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

Dans les Bouches-du-Rhône, la LGV répond à un projet d'aménagement commun dans l'aire métropolitaine marseillaise, la demande est forte d'un passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à la Blancarde, mais des inquiétudes se manifestent dans la vallée de l'Huveaune et la cuvette de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, une opposition de principe s'exprime, caractérisée par un refus de l'arrivée d'un afflux de touristes, une très forte inquiétude sur la pérennité des vignobles, une contestation de la gare de Cuers et une demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne).

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité semble confirmée par tous (le projet répond à un besoin de désenclavement), mais certains critiquent le manque d'ambition du projet et souhaitent voir la LGV se prolonger jusqu'à la frontière italienne. Il est également demandé un raccordement direct à Nice pour dédier la 3<sup>ème</sup> voie Antibes – Nice aux TER.

Philippe MARZOLF précise, pour finir, que la CPDP a commandé une étude indépendante sur l'amélioration de la ligne existante (cette amélioration pourrait-elle apporter à la fois la grande

vitesse et la grande capacité ?) : c'est pour cette raison que le débat public est prolongé jusqu'à début juillet.

Nadyne CHEVRET (Collectif TGV Sud Var) s'interroge sur la non-participation de France 3 aux réunions de proximité.

Philippe MARZOLF (CPDP) répond que la presse est informée par un communiqué avant chaque réunion, mais que la CPDP ne peut pas obliger les journalistes à venir. Le 15 juin, France 3 proposera une émission spéciale sur le débat public. La CPDP a demandé qu'un documentaire soit tourné sur le débat public : il sera diffusé à la rentrée.

### **Présentation du projet par RFF**

Michel CROC (RFF) précise que ce projet a été mis au point avec la région, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et faire en sorte qu'il satisfasse les attentes du plus grand nombre.

La région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas uniquement d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et à Nice.

Bernard GYSSELS (RFF) développe les deux enjeux du projet : la grande vitesse et la grande capacité.

*L'enjeu de la grande vitesse* – La LGV désenclavera les Alpes-Maritimes et le Var et rapprochera les grandes villes de l'arc méditerranéen. La première ambition de la LGV PACA est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, la LGV permettra ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une heure entre Marseille et Nice ; les temps de parcours seront diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture.

*L'enjeu de la grande capacité* – Entre Marseille et Vintimille, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, ce qui engendre des problèmes de saturation. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

Bernard GYSSELS (RFF) souligne que le coût de la LGV PACA, 30 millions d'euros/km, est deux fois plus élevé que la moyenne des LGV, en raison de la longueur de tunnels nécessaires. Il détaille ensuite les 20 scénarios qui ont été étudiés. Ces scénarios peuvent être classés en trois grandes familles :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée de Marseille, Toulon et Nice.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Alain SEGUIN (SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et à l'arc méditerranéen.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyages supplémentaires sont attendus, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. Afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à la grande vitesse, la SNCF a étudié l'opportunité de construire plusieurs gares sur la ligne nouvelle : Nord Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice St Augustin, Marseille Blancarde.

Lise MERMILLOD (RFF) décrit le nouveau service qui pourra être proposé grâce à la LGV PACA, les trains intercity à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la région, qui permettrait de proposer un Marseille-Nice en 1 heure 10. Elle souligne que la LGV permettra également de développer l'offre TER et de proposer un train toutes les 7 à 15 minutes entre les grandes agglomérations de la région aux heures de pointe. Enfin, elle met en avant les bénéfices du train comparés aux autres modes de transport. Le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la route. Le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. « Avec la LGV, on pourrait avoir 1 million de passagers aériens reportés chaque année de l'avion sur le train et 5 000 automobilistes chaque jour qui délaissent leur voiture au profit du train. »

### **Prise en compte du contexte environnemental dans votre région (Isabelle RAULT, Cabinet Hanrot et Rault)**

A la demande de la CPDP, le cabinet Hanrot & Rault, un cabinet indépendant, a réalisé une étude complémentaire sur le contexte environnemental traversé. Pour réaliser cette étude, le cabinet s'est appuyé sur les documents fournis par RFF, sur des rencontres avec la DIREN et les communautés d'agglomération, sur des visites de terrain et des visites en hélicoptère. Le cabinet a limité son champ d'investigation aux 3 scénarios approfondis.

Trois unités territoriales construisent le paysage : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles. Les unités naturelles et les unités agricoles ont tendance à se réduire, sous l'effet de la poussée des unités urbaines. En visitant les communes situées sur le territoire traversé, le cabinet s'est aperçu que chacune d'entre elles se souciait de l'équilibre entre développement urbain, terres agricoles et espaces naturels, en essayant de contenir le développement de l'entre-deux. Parce que l'effet destructeur de la LGV conjugué à la puissance du développement urbain peut dégrader durablement le territoire régional et transformer son identité à l'échelle européenne, il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires au niveau de l'implantation des gares, du franchissement des reliefs, de la protection des habitations contre les nuisances (sonore, visuelle, etc.). Le cabinet présente ensuite les caractéristiques de 2 séquences paysagères : le bassin d'Aix et la vallée de l'Arc.

**Intervention de Jean CHORRO, maire adjoint d'Aix-en-Provence et vice-président aux transports de la communauté du pays d'Aix (CPA)**

Jean CHORRO affirme sa détermination à placer la CPA comme acteur incontournable du débat, dans la mesure où son territoire est le plus concerné par les différentes hypothèses du projet. Il souhaite vivement que la CPA puisse participer à la poursuite de ce projet au même titre que les communautés d'agglomération de Marseille, Toulon et Nice. Il fait savoir que la CPA « *se battra ardemment pour que son territoire ne soit pas une nouvelle fois traversé* » et soutient la proposition défendue par la Communauté urbaine de Marseille – le scénario à 2 axes de desserte – Nord Marseille-Nord Toulon-Ouest Nice –, le seul « *qui tire parti du réseau ferroviaire existant et permette l'exploitation en synergie des gares d'Aix et de Marseille, dans un objectif de formation d'un vrai réseau métropolitain ferroviaire* ». Enfin, il souligne son attachement à ce que le projet de LGV PACA soit lié au développement des transports régionaux.

Philippe MARZOLF (CPDP) fait observer que les habitants de Cuers, pour les mêmes raisons que la communauté du pays d'Aix (la préservation de leur territoire), sont opposés au scénario Nord Marseille-Nord Toulon.

Luc PAGANI (Venelles Environnement) souhaite savoir si RFF envisage toujours de créer de nouveaux couloirs de nuisances dans les sites naturels remarquables. Il pense notamment au tracé Querrien envisagé en 1992.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que, pour RFF, l'insertion paysagère et humaine d'un projet est fondamentale. Ainsi, dans les trois scénarios approfondis, RFF a cherché à passer dans les couloirs de nuisances existants et à se rapprocher dès que possible des couloirs de l'autoroute.

Bernard GYSSELS explique que, pour tous les scénarios, RFF a recensé l'ensemble des enjeux environnementaux sur l'aire d'étude (10 000 km<sup>2</sup>). Les études d'impact se feront au moment de l'enquête publique, une fois que le tracé sera retenu. A ce moment-là, si le tracé traverse certaines zones, le maître d'ouvrage devra expliquer pourquoi il n'existe pas d'alternative à sa proposition, comment il va réduire les impacts ou quelles seront les compensations qu'il apportera dans le cadre du projet : la législation est très précise en la matière.

Luc PAGANI retient de ces explications que, s'il n'existe pas d'alternative, la LGV PACA pourra traverser un site protégé.

A la suite d'une question de Mireille d'ESPAGNET (GFA du Château de Pourcieux), Bernard GYSSELS (RFF) apporte des éléments sur la consommation électrique de la LGV PACA. L'alimentation électrique de la LGV nécessitera la construction de 4 sous-stations réparties le long de la ligne nouvelle. Le réseau THT de la région, conforté par la mise en service de la ligne 400 kV Boutre-Carros, permettra d'accueillir sans aucune difficulté et sans contrainte cette nouvelle consommation. Les différents couloirs actuellement à l'étude sont très proches du réseau 225 kV actuel : les ouvrages de raccordement entre ces lignes et les sous-stations seront donc de courte longueur. Au total, ces sous-stations consommeront environ 1 % de la consommation électrique annuelle des départements des Alpes-Maritimes et du Var : à l'horizon 2015-2020, ce ratio sera inférieur.

Mireille d'ESPAGNET aimerait que des liaisons à grande vitesse soient développées entre les villes de province.

Alain SEGUIN (SNCF) répond que, dans le projet LGV PACA et compte tenu de la réalisation d'autres infrastructures à l'horizon 2020, il est prévu des TGV province-province et des TGV Arc méditerranéen.

Philippe MARZOLF (CPDP) fait savoir qu'un débat public va démarrer sur la LGV Bordeaux-Toulouse.

Daniel CHEREF (ADSR, Cabriès) sollicite des précisions sur l'hypothèse Nord Arbois-Nord Toulon. Où sera situé le débranchement ? Où en sont les études sur le projet de création d'une gare nouvelle au nord d'Aix ? Comment feront les Marseillais pour se raccorder à cette gare ?

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que, dans ce scénario, le débranchement est envisagé dans la plaine d'Eguilles, au droit du viaduc. Par ailleurs, il ne souhaite pas parler de projet de gare nouvelle à Aix-en-Provence, mais simplement de l'opportunité mise en évidence par les études de RFF, dans le cadre du scénario Nord Arbois qui rechercherait le jumelage avec l'autoroute A8, de créer une gare nouvelle au droit d'Aix-en-Provence pour assurer des missions d'intérêt régional vers Marseille St Charles et vers Nice. Il insiste sur le fait que tous les TGV à destination de la province continueront à desservir Marseille St Charles : il n'est pas question de demander aux Marseillais d'aller prendre leur train à Aix-en-Provence.

Jean CHORRO assure que la CPA empêchera RFF de construire une deuxième gare dans le pays d'Aix.

Michel CROC (RFF) propose à Jean CHORRO de se battre non pas l'un contre l'autre, mais ensemble pour obtenir la réalisation de la LGV PACA et développer un réseau de TER correct dans la région.

Jean CHORRO assure RFF de son entière coopération si le scénario retenu est le scénario Nord Marseille – Nord Toulon.

### **Intervention de Jean-Paul DEO, président de la CCI des Alpes-de-Haute-Provence**

Jean-Paul DEO souhaite que RFF approfondisse les scénarios à deux axes qui passent par la Durance et le grand nord d'Aix, qui présentent de nombreux avantages : les meilleurs temps de parcours sur les différents tracés, le meilleur taux fréquentation, l'un des taux de rentabilité les plus élevés, des enjeux environnementaux modérés. Il souligne que ces scénarios permettraient en outre de desservir Cadarache et le projet Iter et, en favorisant l'aménagement du territoire entre Venelles et le pont de Mirabeau, de relâcher la pression foncière sur le littoral.

Une représentante des CIQ des quartiers de Puyricard souhaite savoir si l'entreprise de M. Déo a des points communs avec la SNCF.

Monsieur DEO répond que son entreprise travaille dans l'éclairage public.

Philippe MARZOLF (CPDP) signale que la CPDP va organiser une réunion de proximité à Digne le 9 juin.

François PLESNAR (CIQ Mieux vivre à Peyrolles) demande si RFF peut garantir si le report modal annoncé de la route vers le fer permettra d'abandonner le projet de jonction A8/A51.

Lise MERMILLOD (RFF) ne peut pas apporter de réponse, car le décisionnaire en matière d'autoroute n'est pas RFF.

Alain TRUPHEMUS (RFF) indique que ce projet de jonction ne figure pas dans les projets prioritaires du CIADT.

Jean-Pierre LUCAS (Aix-en-Provence) préconise de débrancher la LGV entre Valence et Avignon pour desservir ensuite Manosque puis Toulon. Cette solution permettrait de réduire le temps de parcours et, par l'utilisation du tracé pour transporter de l'électricité vers Nice, d'éviter la construction de la ligne 400 kV Boute-Carros.

Alain SEGUIN (SNCF) ne pense pas qu'il soit possible de mettre en parallèle une ligne TGV électrifiée en 225 kV et une ligne 400 kV.

Jean-Pierre LUCAS souhaite que la LGV PACA soit réalisée avant 2015.

Monsieur DEO encourage RFF à examiner de près les interconnexions.

Bernard GYSSELS (RFF) répond à Monsieur Lucas que, dans le scénario qu'il propose comme dans tous les scénarios, la LGV devra traverser des reliefs et respecter les enjeux environnementaux.

### **Intervention de André GUINDE, président du syndicat mixte Concors Sainte-Victoire**

André GUINDE décrit la dynamique de développement local durable installée sur le massif de la Sainte-Victoire, dynamique qui a été consacrée par l'attribution du label « grand site de France » en juin 2004 par le ministère de l'environnement au Syndicat. Il souligne que cet espace naturel d'un seul tenant de 34 000 ha est le plus grand des Bouches-du-Rhône, espace faisant l'objet de diverses protections. Cela comprend le site classé de 6 500 ha sur Sainte-Victoire, un second étant à l'étude au Nord de Sainte-Victoire, mais aussi le territoire Natura 2000 qui, à cheval sur le département 13 et 83, couvre 29 000 ha. En résumé, le grand site Sainte-Victoire est opposé à tout tracé de LGV pouvant porter atteinte à l'espace naturel compris entre la vallée de la Durance au nord et la vallée de l'Arc au sud et soutient, aux côtés de la CPA, le tracé Nord Marseille-Nord Toulon : « *C'est le scénario qui causerait le moins de dégâts à l'environnement et apporterait le plus de services à nos populations* ».

Claude PELLEING (Luynes) aimerait avoir des précisions sur les tarifs des TGV intercités.

Alain SEGUIN (SNCF) répond que les tarifs intra-régionaux sont en règle générale subventionnés par les Conseils régionaux : ils dépendent donc du résultat des négociations avec le Conseil régional.

Michèle CHAIX (Stop Nuisances Cuers) fait savoir que le conseil municipal de Cuers a voté le 11 mai une motion pour refuser le tracé sud Baume, le tracé littoral et la gare de Toulon Nord.

Bernard GYSSELS (RFF) considère que chaque couloir de passage a ses avantages et ses inconvénients. A ses yeux, le débat public doit permettre d'enrichir les études menées par RFF par toutes les observations et d'aboutir à un projet partagé.

Philippe MARZOLF (CPDP) pense que le débat public permettra peut-être de lancer une réflexion sur l'aménagement régional.

### **Intervention de Jean-Claude PERNOUD, président de l'association Le Train avenir du Centre Var**

Jean-Claude PERNOUD milite pour un tracé qui débrancherait la ligne TGV au sud d'Avignon et suivrait l'ancienne ligne Nice – Meyrargues. Cette solution préserve les AOC et les terres agricoles, répond à la demande des Niçois qui veulent un Paris-Nice en 3 heures 30 maximum et permet de desservir Iter, le Val de Durance et les départements alpins, les seules zones où il sera possible d'habiter dans vingt ans (compte tenu de la saturation du littoral). Par ailleurs, il dénonce la piètre qualité des études commandées par RFF, et tout particulièrement l'étude sur la réouverture de Carnoules-Gardanne qui recèle de nombreuses erreurs. Enfin, il se réjouit que la CPDP ait demandé un dire d'expert sur les possibilités d'amélioration de la ligne existante, car il est persuadé que ces possibilités sont bien supérieures à ce qu'en dit RFF.

Bernard GYSSELS (RFF) explique que Monsieur PERNOUD conteste les coûts estimés par RFF pour rouvrir Carnoules-Gardanne.

Claude VALLETTE (maire adjoint de Marseille) défend les mérites du scénario passant par Marseille, le moins destructeur pour l'environnement : il nécessiterait la construction de 44 kms de ligne nouvelle, contre 90 pour les autres scénarios et il préserverait le pays d'Aix qui a déjà été traversé. Il alerte ceux qui défendent les scénarios qui passent par le haut Var ou le Centre Var sur les risques d'ouvrir de nouveaux couloirs à l'urbanisation.

Michel DELENNE (ADAVA-ADTC Aix-en-Provence) demande à RFF de chiffrer le coût global de la remise à niveau de l'ensemble du réseau ferré de la région.

Michel CROC (RFF) répond que le programme de remise à niveau est un catalogue d'opérations : des opérations prioritaires ont été sélectionnées dans le cadre du contrat de plan Etat-région 2000-2006 (réouverture de la ligne Cannes-Grasse, amélioration de Marseille-Aix, etc.). Après le débat public, RFF va se remettre au travail avec les collectivités locales pour bâtir la suite du programme.

Jean-Claude PERNOUD signale que la connexion entre Gardanne et Arbois permettrait d'avoir des TER rapides entre Aix et Nice en utilisant la LGV à partir de l'Arbois.

Nadyne CHEVRET s'adresse à Monsieur CHORRO, le seul représentant de la Région, qui est l'autorité organisatrice des TER. Elle lui demande si la région aura les moyens de payer à l'horizon 2020 l'opérateur pour les TER et les trains intercity, sachant que RFF aura peut-être la tentation de proposer ses sillons aux plus offrants des opérateurs.

Jean CHORRO, qui fait partie de commission des transports du conseil régional, assure que la Région fait un excellent travail sur les TER, mais est incapable de dire ce qui va se passer en 2020.

Christian BAYLE (Aix-en-provence), hydrogéologue, demande aux représentants de RFF s'ils ont pris en compte les tassements de terrain dans les sous-sols des houillères de Gardanne.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que, d'après les éléments que lui a fournis l'exploitant des mines de Gardanne, il ne devrait pas y avoir a priori, sur la majorité du périmètre d'exploitation des mines de Gardanne, de problème lié à cette exploitation pour le passage de la LGV.

### **Intervention de Louis GERMAIN, président de l'association de sauvegarde du patrimoine roussetain**

L'association de sauvegarde du patrimoine roussetain propose une solution alternative en deux volets :

- une ligne LGV est-ouest sud européenne par la LGV Lyon-Turin ;
- une ligne TER PACA par l'intérieur.

Cette proposition, dont le coût a été estimée par l'association à 3 milliards d'euros à partir des éléments fournis par RFF, présente beaucoup d'avantages (des impacts et des nuisances fortement réduits, un coût raisonnable, la possibilité de desserte des villes intérieures, la compatibilité avec le transport de fret, pas de gares nouvelles, des lignes côtières libérées, des trajets croisés villes côtières/intérieures possibles, l'homogénéité avec le réseau italien) et quelques inconvénients (durée du parcours Nice-Paris plus longue, une moins bonne desserte des métropoles régionales).

Lise MERMILLOD (RFF) estime que le temps de parcours Paris-Nice par le Lyon-Turin (6 heures) est rédhibitoire. Par ailleurs, elle justifie la nécessité d'améliorer les temps de parcours sur l'arc méditerranéen par le nombre important de déplacements sur cet axe.

Jean-Claude PERNOUD fait savoir que le tracé Brignoles-Le Luc était déjà envisagé il y a 6 ans par Michel Vermeulen, le responsable transports de la DATAR.

En réponse à Norbert GALLAND (Bouc-Bel-Air), Alain TRUPHEMUS (RFF) assure que RFF est conscient que le projet sera difficile et cher, car la région compte de nombreux espaces naturels sensibles, des zones densément peuplées et des terres agricoles soumises à une forte pression foncière.



Suzanne LAMOUREUX (associations unies du nord d'Aix) trouve que le débat est faussé car RFF ne fournit pas de données permettant d'apprécier les avantages et les inconvénients des alternatives possibles et de l'abandon du projet. Par ailleurs, elle est choquée que la règle de l'indemnisation dans les 150 mètres de part et d'autre de la voie qui a prévalu sur le TGV Méditerranée ne soit pas reconduite sur la LGV PACA.

Bernard GYSSELS (RFF), précise que les enjeux sont étudiés sur l'ensemble des scénarios qui sont mis au débat. Concernant la règle des 150 mètres, il confirme qu'elle s'appliquait pour le TGV Méditerranée, mais que, pour l'heure, aucune décision n'est prise pour la règle qui sera appliquée sur la LGV PACA.

Frédéric GUINIERI, maire de Puyloubier, trouve dommage que RFF n'ait pas apporté des éléments sur les avantages et les inconvénients de chaque scénario.

Michel CROC (RFF) l'invite à consulter le dépliant de présentation de 8 pages ainsi que le dossier support de 220 pages, où figure la comparaison détaillée des 20 scénarios.