

21/09/11

**Synthèse du groupe de travail géographique Sophia-Antipolis
N°1**

Date :	21 septembre 2011
Heure :	14h – 18h
Lieu	Salle de la mairie annexe du Val Fleuri – Cagnes-sur-Mer BOUGEAULT Noëlle – Sogreah BOYER André – DDTM 06 CHARBONNIAUD Jean-Paul – Association Cagnoise des Grands Plans (ACGP) COUSINIE Christiane – Association des Citoyens Laurentins (ACL) CONSTANS Joël - INEXIA FABRE Caroline – ADAAM FROMENT Jean-Claude – Association de Défense de l'Environnement de Villeneuve Loubet (ADEV) GIRAUD Patrick – Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur GONTARD Laurence – KFH GOURMANEL Brigitte – Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros (ADHEC)
Participants (ordre alphabétique)	GOUX Jean-Michel – Amis du rail azuréen GRANES-RIEU Laure – Mairie de Valbonne JOVER Serge – ADEV LEVERE Bernard - CCI MARIE Philippe – SITP, Mairie de Cannes MARQUES Pascal – Conseil régional MONTABERT Olivier MULLER Guy - Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur MUSSI Philippe – Mairie de Valbonne PASTOUR Fabien – RFF ROLLAND Alain – Conseil Général des Alpes-Maritimes SIMON Martine – SITP Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la-Napoule BABY Frédéric BONACOSSA Frédéric – Comité interdépartemental de spéléologie des AM CARDONA MAESTRO Astrid CARLETTO Christian – Maire de Drap DUMAS Cécile FABRE Philippe – Mairie de Roquefort-les-Pins FERRASSE René - Mairie de Roquefort-les-Pins
Absents	FLATOT Raphaël – Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence LAFAURIE Marc – Mairie de Saint-Laurent-du-Var MENETRIER Florence – Conservatoire d'espaces naturels du PACA PERNA Noël – Région Verte QUINTON Rémi RODRIGUEZ Sébastien – Jeunes agriculteurs 06 SAURI Eric – Ville de Mougins TRANNOY-MOIRAND Elodie – Mairie de Saint-Laurent-du-Var

En tribune : Fabien Pastour (chargé de projet territorial Alpes-Maritimes RFF), Noëlle Bougeault (Responsable territoriale AMOG – Artelia), Laurence Gontard (Responsable territoriale AMOC)

ORDRE DU JOUR

- Installation du Groupe de Travail
- Etude des scénarios
- Inscription des scénarios sur le territoire
- Enjeux du territoire

DOCUMENTS REMIS

- Kit du concertant
- Atlas géographique
- Projet de territoire

QUESTIONS POSEES / THEMATIQUES ABORDEES

Méthodologie

- Utilisation de l'enquête ménages pour dimensionner les déplacements
- Définition de l'heure de pointe
- Date de traitement du sujet des remblais
- Identification des zones sur lesquelles il serait impossible de faire passer le projet
- Modalités d'étude des risques sismiques
- Pourcentage de report modal voiture / train
- Prise en compte des retours d'expérience italiens (choix de la grande capacité plutôt que grande vitesse)
- Définition des dessertes (notamment pour les événements Cannois)
- Etude acoustique sur la traversée du Var en viaduc

Temps de parcours / dessertes

- Horizon de réalisation du temps de parcours de 4h entre Nice et Paris
- Nombre de trains directs Paris-Nice par jour
- Nombre d'arrêts en gare de Marseille

Fret

- Degré de prise en compte du fret dans le projet
- Possibilité de faire circuler des trains de fret sur la LGV

Gares

- Besoins de faciliter l'accès aux gares : aménagements urbains et parkings à créer.
- Préférence pour des gares en centre ville, avec des parkings relais en périphérie, notamment pour Nice Thiers comme unique gare de Nice.
- Envisager la desserte de Nice Thiers à partir de Saint-Isidore permettrait de ne plus densifier les moyens de transport sur le littoral
- Veiller à la complémentarité de Nice Aéroport et Nice Ville
- Décrire les connexions possibles entre la LGV et la ligne Cannes-Grasse

Projets connexes

- Utilisation de la 3^{ème} voie Cannes – Nice pour la LGV
- Financeurs de la modernisation de la gare de Nice Thiers

Technique ferroviaire

- Distance nécessaire à un train pour atteindre la grande vitesse
- Possibilité de grande vitesse entre la gare de l'Ouest Alpes-Maritimes et Nice aéroport
- Vitesse de passage d'un train en gare, vitesse de circulation d'un train en tunnel
- Nécessité du saut de mouton entre Saint-Laurent-du-Var et Nice Aéroport
- Critères de choix d'un mono-tube ou d'un bi-tubes pour les tunnels

Coûts

- Différence de coût entre une ligne grande vitesse et une ligne mixte fret / voyageurs
- Périmètre des coûts liés aux gares nouvelles pris en compte dans les estimations du coût global du projet

- Prise en compte du foncier lors des passages en surface dans le coût global du projet
- Comparaison de coût entre un tunnel en ligne classique et un tunnel LGV
- Degré d'imprécision des coûts annoncés
- Nécessité de la prise en compte de la tarification des billets pour que le train devienne compétitif par rapport à l'avion.

Scénarios

- Lignes utilisées par les TAGV
- Faisabilité de la circulation de tout le trafic entre Nice Aéroport et Nice Ville
- Raisons de l'abandon de la gare TGV à Cannes centre dans les scénarios proposés
- Raisons de l'abandon d'une arrivée à Nice par Saint-Isidore dans les scénarios proposés
- Type de connexion entre ligne nouvelle et réseau classique à la gare Ouest Alpes-Maritimes
- Distinction des scénarios proposés au regard des enjeux environnementaux
- Raison de l'abandon du scénario avec tunnel filant après Cannes la Bocca
- Modalités de passage par Villeneuve-Loubet
- Modalités de franchissement du Var
- Faisabilité d'ajout de voies à Cagnes-sur-Mer
- Problème d'accessibilité à la gare de Cannes centre.
- Elargissement de la zone de chalandise induit par la gare Ouest Alpes-Maritimes

AVIS EXPRIMES PAR LE GROUPE SUR LES SCENARIOS

- L'ADEV et l'ADHEC regrettent la décision de création d'une gare Nice Aéroport et souhaitent voir examinée une arrivée sur Nice Thiers par Saint-Isidore.
- L'ACGP étudiera les documents remis avant de se positionner sur les scénarios. Elle demande que des précisions soient apportées sur le secteur de Cagnes-sur-Mer et s'interroge sur la faisabilité du passage de la ligne nouvelle à proximité des voies littorales à l'arrivée à Nice Aéroport.
- L'ACL insiste sur l'importance d'une étude globale des déplacements afin d'atteindre l'objectif de tout transport collectif qui consiste à faire en sorte que les gens n'utilisent plus leur véhicule individuel.
- M. Olivier Montabert rappelle l'importance du maillage et le besoin de réseaux de transports collectifs performants à partir des gares nouvelles.
- La ville de Cannes réaffirme l'intérêt de prendre en compte la desserte de Cannes dans la définition du projet.
- Le SITP rappelle la nécessité de la desserte de Cannes et indique, qu'à zones de chalandise équivalentes, la gare Ouest Alpes-Maritimes aura besoin d'un maillage des transports en commun, alors que la réflexion a déjà été menée à partir de la gare de Cannes.
- Le Conseil régional se positionne en faveur du scénario 4, tout en rappelant qu'une coordination doit être réalisée pour réfléchir à la mise en place d'une desserte de Sophia satisfaisante.
- La CASA ne revendique pas de gare TGV sur son territoire mais souhaite néanmoins que les dessertes d'Antibes et Sophia soient étudiées. Trois points sont considérés comme essentiels : la réalisation d'un système ferroviaire global performant, la mixité de la ligne

nouvelle pour accueillir le fret et l'accélération des liaisons Nice – Marseille. Elle insiste sur l'importance du maillage, notamment dans les gares nouvelles.

- La CCI relève les évolutions positives du débat et notamment l'acceptation, dans les Alpes-Maritimes, de la nécessité de créer une ligne nouvelle. Le meilleur compromis entre les temps de parcours et les coûts doit être trouvé.
- La communauté urbaine Nice Côte d'Azur rappelle que le meilleur projet sera celui qui, tout en donnant accès à la grande vitesse, permettra également le développement des TER, dont le département a un réel besoin. La grande vitesse, sur Nice Paris, mais également sur Nice-Marseille, est une nécessité et les enjeux de temps de parcours demeurent capitaux. NCA attend les résultats des études pour se positionner sur les gares.
- Le Conseil général, en tant que financeur du projet, partage les éléments qui ont été présentés et rappelle qu'un objectif majeur du département étant la grande vitesse, il ne privilégie pas les scénarios qui combinent ligne nouvelle et ligne existante. Sachant que l'impératif est que le projet se réalise, une nécessaire vigilance doit être portée aux coûts du projet, et en conséquence au nombre de gares nouvelles créées.

ATTENTES DU GROUPE POUR LA PROCHAINE REUNION

- Etude de l'incidence de la vitesse sur les temps de parcours entre Cannes et Nice
- Présentation des coûts comparatifs entre une ligne grande vitesse et une ligne mixte fret / voyageurs
- Présentation des infrastructures prise en compte dans l'évaluation des coûts des gares nouvelles
- Présentation de la méthode de calcul des coûts et des marges d'incertitude
- Présentation des dessertes prévisionnelles de Marseille
- Retours sur le projet de 3^{ème} voie entre Cannes et Nice
- Etude de la desserte d'Antibes et Sophia à partir de la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- Données sur le report modal voiture / train.