

03/10/11

**Synthèse du groupe de travail géographique Ouest-Alpes-Maritimes
N°2**

Date :	3 octobre 2011
Heure :	14h – 18h
Lieu	Salle du Conseil – Mairie de Mougins BIOLAY Jacques – GADSECA BOUGEAULT Noëlle – Artelia BOYER André – DDTM 06 CAILLOL Robert – Auribeau sur Siagne CAMPANA Nathalie – Mairie de Mandelieu-La-Napoule CATROUX Fanny – Mairie de Mougins CAUVIN Eugène – Ensemble Vivre Mougins CONSTANS Joël - INEXIA DE STRADA Charline – Mairie de Mandelieu-la-Napoule DESRIAUX Pierre – GIR MARALPIN FERRY – Mairie du Cannet FLATOT Raphaël – CAPAP GONTARD Laurence – KFH LABRIC René – Amis du Rail Azuréen LEVERE Bernard – CCI MARIE Philippe – SITP, Mairie de Cannes MOLINARI Jacques – GIR MARALPIN PASTOUR Fabien – RFF PINON Laurent – SCOT Ouest Alpes-Maritimes POMMATAU Sabine – Marie de Mandelieu-La-Napoule QUINTON Rémi ROBERT Gérard – Comité Cannes Grasse, FNAUT 06 RODRIGUES Serge – Mairie de Mouans-Sartoux ROLLAND Alain – Conseil Général des Alpes-Maritimes SEVERAN Claude – Mairie de La Roquette-sur-Siagne SIMON Martine – SITP Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la-Napoule TEISSEIRE Pascal – Mairie de Cannes ASCHIERI André – Maire de Mouans-Sartoux CESARI GEIGER Christine – ADAAM
Participants (ordre alphabétique)	
Excusés	GALY Richard – Maire de Mougins JOUVE Catherine – CAPAP SAURI Eric – Mairie de Mougins ULIVIERI Christophe – Mairie de Mougins BONACOSSA Françoise – Comité départements de spéléologie BROUSTEAU Françoise – Maire de Peymeinade COMBES Bertrand DAUNIS Marc – Maire de Valbonne GAUTHIER François – Mairie de Peymeinade GOUATY Serge – Amis du Rail Azuréen HENAFF Robert – Association TGV-PCA
Absents	ISNARD Jean-Philippe – Comité Cannes-Grasse, FNAUT 06 PIBOU Gilbert – Maire de Pégomas POUPLOT Jacques – Mairie de La Roquette sur Siagne REYNE François – Mairie de Grasse, CAPAP ROATTA André – Maire de La Roquette sur Siagne SERRAGLIA Joseph VARRONE Jacques – Maire d'Auribeau sur Siagne

En tribune : Fabien Pastour (Chargé de projet territorial Alpes Maritimes RFF), Julien Chassagne (responsable des études socio-économiques de la LGV PACA RFF), Noëlle Bougeault (Responsable territoriale AMOG – Artelia), Laurence Gontard (Responsable territoriale AMOC-KFH)

ORDRE DU JOUR

- Synthèse des travaux des autres groupes de travail géographiques
- Rappel des attendus du premier groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes
- Réponses aux attendus du premier groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes
- Discussion et avis sur les scénarios et synthèse
- Enjeux du territoire
- Avis sur les documents remis lors du premier groupe de travail

QUESTIONS POSEES / THEMATIQUES ABORDEES

Méthodologie :

- Méthode d'évaluation des déplacements pour élaborer les cartes de chalandise
- Utilisation des chiffres de population de 2010 pour des projections à 2023

Projets connexes :

- Possibilité de raccordement de la ligne Nice-Breil à Nice Aéroport
- Projets de TCSP entre Grasse et Cannes et entre Mouans Sartoux et Sophia prévus par le Scot Ouest
- Insuffisance des axes routiers vers Sophia-Antipolis. Développement des dessertes de Sophia à coordonner.

Fret

- Etude de l'opportunité d'une mixité fret / voyageurs de la ligne nouvelle
- Etude de la CCI et du Conseil général sur les autoroutes de la mer, en cours
- Nombre maximal de trains de fret pouvant emprunter la ligne existante par jour
- Liste des gares fret du département

Coûts

- Coût comparatif de la ligne nouvelle et de la combinaison ligne nouvelle / ligne existante dans le Var
- Date de remise des premiers éléments de la mission de financement

Gares

- Nécessité d'une volonté politique pour empêcher ou favoriser le développement à proximité des gares nouvelles
- Contenu de la rénovation de la gare de Cannes
- Prise en compte des risques sismiques dans la construction des gares souterraines
- Coûts comparatifs entre gare de Cannes La Bocca et Cannes centre
- Faisabilité d'une gare TER à Sophia-Antipolis
- Subordination de la réalisation de la ligne nouvelle à la création de gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes
- Superficie d'une gare
- Maîtrise d'ouvrage des gares nouvelles

Technique ferroviaire

- Faisabilité du coupe-accroche des TGV à partir du pôle multimodal Est Var et dans le département
- Type de maillage prévu entre la LGV et la ligne Cannes Grasse
- Temps nécessaire à un train pour atteindre sa vitesse maximale
- Faisabilité d'une liaison Nice Breil – Nice aéroport

Scénarios

- Rappel de la position du Scot Ouest en faveur de la desserte TGV de Cannes
- Importance du maillage à prendre en considération
- Rappel de la nécessité de la gare Ouest Alpes-Maritimes pour assurer la rentabilité du projet
- Faisabilité du scénario « hybride » sur le Var

Fuseaux

- Modalités de passage dans la vallée de la Siagne.
- Faisabilité d'une gare à plan de Grasse
- Liste des sites potentiels pour la gare Ouest Alpes-Maritimes à fournir

AVIS EXPRIMES PAR LE GROUPE SUR LES SCENARIOS

- Les Amis du Rail se positionnent en faveur du scénario 2.
- La ville de Mouans-Sartoux privilégie le scénario 4, plus favorable au maillage, tout en précisant que ce scénario peut encore faire l'objet de discussions.
- Le Gir-Maralpin se prononce en faveur d'un scénario qui arriverait à Cannes La Bocca avant de partir en tunnel filant vers Nice et dont la ligne autoriserait le passage du fret et une sécurité maximale des circulations.
- Ensemble Vivre Mougins indique que le scénario 4 est le plus intéressant en ce qu'il permet une desserte directe de Cannes.
- M. Robert CAILLOL se prononce en faveur du scénario 2, sans mixité fret / voyageurs de la ligne.
- La CCI ne souhaite pas se positionner par rapport à l'un ou l'autre des scénarios proposés. Elle rappelle la nécessité de ce projet, attendu depuis longtemps, ainsi que la vigilance à accorder à l'économie du projet.
- La ville du Cannet met en avant la nécessité de l'accès rapide à la gare de Cannes et de la desserte de cette dernière.
- Le Conseil général ne se prononce pas en faveur d'un scénario mais insiste sur le nécessaire désenclavement du département que doit permettre la grande vitesse, sur l'augmentation du trafic TER que rend possible la création d'une ligne nouvelle, et sur la maîtrise de coûts du projet.
- Le GADSECA ne prend pas position en faveur d'un scénario étant donné l'absence de lien entre les scénarios proposés et la position du Scot Ouest. Le GADSECA demande à ce qu'une étude qualitative de la clientèle, notamment sur Cannes, soit menée.
- La ville de la Roquette-sur-Siagne ne prend pas position, les élus devant d'abord s'exprimer.
- Le Scot Ouest ne prend pas position, les scénarios proposés ne prenant pas en compte le schéma de cohérence territoriale.
- La Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence adopte la même position que le Scot Ouest.
- M. Rémi Quinton privilégie le scénario 4 en ce qu'il assure une desserte directe et rapide de Cannes.

- La ville de Mougins ne se prononce pas sur les scénarios et rappelle qu'elle marque un intérêt fort pour la desserte de l'aire sôphopolitaine.
- Le Comité Cannes Grasse rappelle qu'il est opposé aux gares nouvelles, comme la gare Ouest Alpes-Maritimes, en raison des impacts sur les circulations routières induites. Le Comité Cannes Grasse est opposé à la gare de Cannes La Bocca et considère que la desserte de Cannes centre est une nécessité.
- La ville de Mandelieu-la-Napoule rappelle la position de ses élus, datant de juillet, en faveur du scénario 4 qui assure la desserte directe de Cannes, avec un point de vigilance quant à l'implantation de la gare Ouest Alpes-Maritimes. À ce jour, et en l'absence des élus, aucune position officielle ne peut être prise.
- La ville de Cannes rappelle les avantages à disposer de 2 gares assurant une desserte TGV sur le secteur afin de répartir les flux des zones de chalandise, ainsi que les impacts négatifs du scénario 4 sur la desserte de Saint-Raphaël et Fréjus. La ville précise que, dans les 4 scénarios proposés, Cannes bénéficie d'une desserte TGV, qui doit répondre aux besoins de la ville, et que les 4 scénarios ne se distinguent pas par leur différence coût / efficacité. La ville s'interroge sur l'efficacité du raccordement direct de Cannes au regard de son coût. Elle demande que les meilleures solutions d'exploitation à partir de la gare de Est-Var soient recherchées, que les usages des quais soient précisément définis, qu'un nouvel atelier de maintenance des TER soit créé que la ligne Cannes Grasse desserve Cannes marchandises de manière à faciliter le développement de ce secteur d'activités.
- Le SITP rappelle que les 4 scénarios proposés assurent une desserte de Cannes centre dont il faut vérifier qu'elle sera suffisante au regard des besoins de la ville. Le SITP rappelle la nécessité de la LGV dont il faut, avant tout, garantir qu'elle sera réalisée. Le SITP indique que le surcoût du raccordement direct de Cannes tel que proposé dans le scénario 4 ne peut être financé par les collectivités locales.

SYNTHESE DES AVIS POUR PRESENTATION AU COTER

- Le groupe s'accorde sur la nécessité de créer une ligne nouvelle
- La recherche d'une solution de desserte optimisée de Cannes est une nécessité
- Le maillage ferroviaire est privilégié par le groupe
- L'efficacité du raccordement vers Cannes, au regard de son coût, n'est pas avérée
- Le groupe ne parvient pas à un consensus quant à la gare Ouest Alpes-Maritimes
- La vigilance sur les coûts et les temps de parcours doit être une préoccupation majeure de manière à ne pas mettre en péril le projet

Avis et retours du groupe sur les documents remis lors de la 1^{ère} session

- Validation du projet de territoire (sous réserve de 2 corrections p. 92 et 93)
- Validation des atlas géographiques (sous réserve d'intégration de Grasse dans la zone d'études préférentielle)

ATTENTES DU GROUPE POUR LA PROCHAINE REUNION

- Présentation des détails des coûts des scénarios pour la gare de Cannes centre et de Cannes la Bocca
- Réponse à la contribution du comité Cannes-Grasse
- Analyse qualitative de la clientèle

- Expertise d'une entreprise ferroviaire sur la définition des dessertes et sur les possibilités en termes d'exploitation de la desserte de Cannes, notamment à l'occasion des manifestations importantes de la ville