

21/11/11

**Synthèse du groupe de travail géographique Ouest-Alpes-Maritimes
N°4**

Date : 21 novembre 2011
Heure : 14h – 18h
Lieu Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence – Salle communautaire
BIOLAY Jacques – GADSECA
BOUGEAULT Noëlle – Artelia
CAILLOL Robert – Auribeau sur Siagne
CAMPANA Nathalie – Mairie de Mandelieu-La-Napoule
CATROUX Fanny – Mairie de Mougins
CAUVIN Eugène – Ensemble Vivre Mougins
CESARI GEIGER Christine – ADAAM
CHASSAGNE Julien - RFF
CONSTANS Joël – INEXIA
DAUFES Eric - CCI
DESRIAUX Pierre – GIR MARALPIN
FLATOT Raphaël – CAPAP
GIOFFREDO Anne - CCI
GONTARD Laurence – KFH
**Participants (ordre
alphabétique)** GUEYDAN Luc – Mairie de Cannes
HENAFF Robert – Association TGV-PCA
JOUVE Catherine – CAPAP
LEVERE Bernard – CCI
MARIE Philippe – SITP, Mairie de Cannes
MATCHMAZ Jacqueline - GADSECA
MOLINARI Jacques – GIR MARALPIN
MONTABERT Olivier
PASTOUR Fabien – RFF
POMMATAU Sabine – Mairie de Mandelieu-La-Napoule
QUINTON Rémi
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
TOURNAIRE Luc - UIMM
ASCHIERI André – Maire de Mouans-Sartoux
BONACOSSA Françoise – Comité départements de spéléologie
BOYER André – DDTM 06
BROUSTEAU Françoise – Maire de Peymeinade
CARDONA-MAESTRO Astrid
COMBES Bertrand
DAUNIS Marc – Maire de Valbonne
Absents DE STRADA Charline – Mairie de Mandelieu-la-Napoule
DUPRAT Agnès
FERRY Martine – Mairie du Cannet
GALY Richard – Maire de Mougins
GAUTHIER François – Mairie de Peymeinade
GERMAIN Gilles – Mairie du Cannet
GOUATY Serge – Amis du Rail Azuréen
ISNARD Jean-Philippe – Comité Cannes-Grasse, FNAUT 06
LABRIC René – Amis du Rail Azuréen

LEYDET Jean-Christophe – DREAL PACA
NALLINO Germain – Amis du Rail Azuréen
PIBOU Gilbert – Maire de Pégomas
PINON Laurent – SCOT Ouest Alpes-Maritimes
POUPLOT Jacques – Mairie de La Roquette sur Siagne
REYNE François – Mairie de Grasse, CAPAP
ROATTA André – Maire de La Roquette sur Siagne
ROBERT Gérard – Comité Cannes Grasse, FNAUT 06
SAURI Eric – Mairie de Mougins
SERRAGLIA Joseph
TEISSERE Pascal – SITP, Ville de Cannes
ULIVIERI Christophe – Mairie de Mougins
VARRONE Jacques – Maire d’Auribeau sur Siagne
VIDAL Yann – Jeunes Agriculteurs 06

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

ORDRE DU JOUR

- Réponses aux attendus exprimés lors des groupes de travail précédents, à savoir :
 - Bilan des groupes de travail thématiques Fret
 - Analyse qualitative de la clientèle
 - Possibilité de phasage du barreau Est-Var - Nice
- Présentation par Rémi Quinton, du scénario « hybride »
- Poursuite de l'étude des fuseaux
 - Accessibilité des gares
 - Zones de chalands des gares
 - Analyse multicritères
- Echanges sur les fuseaux et tour de table
- Rédaction de la synthèse à présenter au COTER des Alpes-Maritimes

QUESTIONS POSEES / THEMATIQUES ABORDEES

Fret :

- Couloir vallée du Rhône – Tunnel du Montcenis / Tunnel du Lyon – Turin privilégié à l'échelle européenne
- Perspectives d'évolution de cet axe
- Eclaircissements sur l'intégration de sillons fret dans les schémas de desserte
- Raisons de la répartition fret express sur la ligne nouvelle et fret lourd sur la ligne existante
- Demande d'indiquer le fret de transit et de maintenir les dessertes ferroviaires fret des Alpes-Maritimes
- Mesures de limitation des risques liés à la circulation du fret sur la ligne existante
- Regret de l'abandon du nœud ferroviaire de Cannes – La Bocca
- Opportunité de la mixité de la ligne en traversée des Alpes-Maritimes
- Importance et potentiel de développement du fret maritime

Analyse qualitative de la clientèle

- Définition de ce que recouvre le terme « Reste 06 » pour les trajets longues distances
- Gares intégrées dans les analyses
- Part importante des accès piétons en gare de Cannes
- Analyse à compléter avec l'ensemble des tranches d'âge

- Types de déplacements considérés (grande ligne ou TER)

Possibilité de phasage du barreau Est-Var Nice

- Poursuite des études sur la virgule de Cannes
- Conséquences du phasage sur la modernisation du réseau existant entre Cannes et Nice et sur le respect des objectifs de dessertes
- Intérêt du phasage dans une perspective de gain de temps sur la desserte de Cannes à moyen terme
- Fonctionnalités du maillage ferroviaire étudié
- Modalités de passage du raccordement

Scénario « hydride » présenté par Rémi Quinton

- Interrogation sur la réponse apportée par RFF à ce scénario
- Réponse négative apportée par le COTER du Var à ce scénario
- Demande d'explication d'une entreprise ferroviaire sur l'exploitation d'un tracé « en étoile », telle que présentée

Accessibilité / zones de chalandises de la gare Ouest Alpes-Maritimes

- Temps d'accès estimés, en 2011
- Différences entre zones de chalandises et temps d'accès
- Demande d'intégration des temps de parcours en transport en commun
- Demande d'éclairage sur les projets de TCSP sur la gare Ouest Alpes-Maritimes
- Raisons de la non prise en compte des dessertes TER
- Type de modélisation utilisée
- Non orientation est-ouest des zones de chalandises
- Impact de la virgule de Cannes sur les zones de chalandise
- Avantage de la gare de Cannes pour les déplacements doux (accès piétons)
- Prise en compte des services différents offerts par les gares de Cannes et Ouest Alpes-Maritimes
- Nombre de place de parkings prévus pour la gare Ouest Alpes-Maritimes
- Demande de présentation des impacts de la gare Ouest Alpes-Maritimes en terme de d'aménagements de TCSP, sur la base d'exemples de gares équivalentes
- Difficulté de desservir Sophia en TCSP
- Faible part du train dans les accès à la gare Ouest Alpes-Maritimes
- Création d'une centralité induite par la présence de la gare Ouest Alpes-Maritimes
- Intégration, dans les coûts du projet, du nécessaire raccordement vers l'A8 pour la gare du fuseau sud
- Intégration, dans les coûts des fuseaux, des places de parkings
- Demande du détail des coûts d'aménagement et d'équipements (y compris parkings et voirie primaire) inclus dans le projet
- Comparaison de la gare Ouest Alpes-Maritimes avec des gares TGV existantes
- Fonctionnalités de l'aménagement du réseau maillé de l'Estérel à l'Italie
- Importance des connexions entre l'A8 et la gare Ouest Alpes-Maritimes pour ne pas saturer les voiries territoriales
- Possibilité de création d'échangeurs sous réserve de mise en place de transports en commun.
- Etude des zones de chalandises réalisées sans échangeur supplémentaire sur l'A8

Analyse multicritères

- Raison de la non présentation de l'agrégation des critères
- Raisons de l'impact plus important du fuseau nord sur les trames vertes
- Absence de discrimination de l'analyse multicritères sur les 3 fuseaux
- Fuseaux à comparer au regard des économies liées aux passages en surface qu'ils permettent

- Faisabilité de la connexion ferroviaire entre la ligne nouvelle et la ligne Cannes-Grasse en gare Ouest Alpes-Maritimes
- Impacts de la gare du fuseau médian sur l'accès autoroutier, déjà saturé
- Mesures de sécurité prises pour les tunnels
- Types de respirations dans les tunnels les plus longs

AVIS EXPRIMES PAR LE GROUPE SUR LES FUSEAUX

- M. Eric DAUFES s'étonne d'entendre toujours les mêmes questions et en appelle à la sagesse pour que le projet avance. Il se déclare partisan du fuseau sud qu'il juge le plus pratique et offrant la plus importante zone de chalandise. Il rappelle l'importance de réaliser les structures d'accueil nécessaires en gare, avec une tarification acceptable.
- M. Luc GUEYDAN explique que le fuseau sud pose d'importants problèmes topographiques et qu'en raison de l'étroitesse des espaces, il ne se prête pas à l'implantation d'une gare, ce qui le rend impossible. Il considère que la gare prévue dans le fuseau médian offre l'avantage de l'interconnexion avec la pénétrante et la ligne Cannes-Grasse. Il précise que les débats du SCOT Ouest pour arriver à une position commune sur le choix d'un fuseau sont déterminants.
- L'ADAAM ne se prononce pas sur l'un des fuseaux mais attire l'attention sur le fait que le choix doit permettre à la LGV de se réaliser. Le bon fonctionnement de la gare Ouest Alpes-Maritimes et son impact doivent être pris en considération.
- M. Rémi QUINTON n'est pas favorable au fuseau nord et est d'accord avec les gares des fuseaux sud et médian. Dans le fuseau sud, la possibilité à l'ouest de jumelage de la LGV avec l'autoroute est jugée intéressante. Il demande s'il serait possible d'envisager le fuseau sud avec la gare du fuseau médian. Il rappelle la nécessité de la gare Ouest Alpes-Maritimes et l'intérêt de conserver l'étude de la virgule de Cannes ainsi que les bénéfices qu'elle apporterait, à savoir la réduction des temps de parcours d'environ 20 minutes sur les dessertes de Cannes, Antibes et Cagnes-sur-Mer et la réduction de l'effet « aspirateur à voitures » que pourrait avoir la gare Ouest Alpes-Maritimes. Il précise que la desserte à pieds de la gare Ouest Alpes-Maritimes sera difficile.
- Mme Jacqueline MATCHMAZ attend les résultats des études demandées par le Scot Ouest et par le Gir-Maralpin pour se prononcer.
- M. Jacques BIOLAY considère, a priori, que le fuseau médian est le plus logique, sous réserves que l'implantation de la gare soit acceptée, que les aménagements autour de la gare soient pris en compte et que les coûts de la gare soient acceptables.
- Mme Catherine JOUVE ne prend pas position et attend la réunion organisée le 2 décembre entre l'élus du SCOT Ouest et RFF. Elle espère que des réponses pourront être apportées à ses demandes, notamment au niveau de l'impact de la gare Ouest Alpes-Maritimes sur l'aménagement du territoire. Elle rappelle que les élus du SCOT Ouest sont favorables à la desserte LGV du territoire.
- M. Alain ROLLAND ne s'exprime pas au nom du Conseil Général mais donne son opinion personnelle. Il est favorable à une gare située le plus au sud possible, mais en matière de fuseaux, et au regard de leurs impacts environnementaux respectifs, privilégie le fuseau sud sur le secteur à l'ouest de la gare et le fuseau nord sur le secteur situé à l'est de la gare, de manière à éviter la traversée des parcs départementaux.

- La ville de La Roquette-sur-Siagne est favorable au fuseau médian qui ne touche pas le Tanneron sous lequel il passe en tunnel. Il indique que le moyen pays connaissant un fort développement, il sera nécessaire de prévoir un gel des terrains.
- La ville de Mougins réserve sa réponse.
- La ville de Mandelieu n'a pas pris de position et laisse les discussions au sein du SCOT Ouest se poursuivre pour permettre aux élus de définir le projet.
- M. Olivier MONTABERT rejette le fuseau médian en raison de l'inadaptation des infrastructures de transport permettant d'accéder à la gare. Il indique que le fuseau nord n'est pas envisageable en l'absence de virgule vers Cannes. Il est favorable au fuseau sud.
- M. Luc TOURNAIRE indique que la CCI n'a pas délibéré sur les 3 fuseaux mais qu'elle a exprimé le besoin de la LGV et de la gare Ouest Alpes-Maritimes. Personnellement, il élimine le fuseau sud dont la gare serait en concurrence avec celle de Cannes et, en raison du développement économique et de l'habitat du moyen pays, soutient une gare plus au nord dans le fuseau médian.
- M. Robert HENAFF indique que l'association TGV – PCA ne s'est pas positionnée sur les fuseaux mais qu'elle est très favorable à une gare au plus proche de Cannes. Il estime que la virgule est essentielle. Il indique que la gare du fuseau médian semble plus facile. Il indique que l'ouverture d'une bretelle d'autoroute est conditionnée à la fermeture d'une autre. Il considère que la gare de Cannes centre doit rester très importante et que la gare Ouest Alpes-Maritimes est logique compte-tenu du développement de l'arrière pays.
- M. Jacques MOLINARI estime que les projets d'aménagements du Moyen Pays doivent être intégrés dans le projet et que RFF n'a pas suffisamment approfondi la réflexion. Il regrette le rejet du scénario par Cannes La Bocca.
- M. Robert CAILLOL estime que l'analyse multicritères étant sensiblement la même pour les 3 fuseaux, le choix du fuseau est conditionné au choix de la gare. Si la gare de Cannes rassemble les habitants du littoral, la gare Ouest Alpes-Maritimes du fuseau médian est celle qui rassemble le plus de monde et dont l'accès est le plus aisé.
- M. Eugène CAUVIN émet un avis individuel. Il estime que le relief rend le fuseau sud difficile et que dans le fuseau nord, la gare serait trop éloignée de Cannes. L'examen des zones de chalandise le conduit à privilégier le fuseau médian. Il estime que ce fuseau est le plus à même de permettre une implantation de gare sans perturbations, dès lors que les schémas de circulation sont pris en compte.
- M. Pierre DESRIAUX considère qu'aucun des choix proposés ne convient et que la solution du GIR-Maralpin devrait être réétudiée. Il ajoute que la position des gares ne correspond pas au SCOT Ouest et qu'elles seraient mal desservies au regard du schéma de transport envisagé. En outre, la gare Ouest Alpes-Maritimes induirait un développement urbain qui n'est pas en accord avec le projet de territoire. Il rappelle que les accès routiers ne doivent pas être privilégiés et que la desserte des gares doit se faire en transport en commun. Il considère que la desserte routière de la gare du fuseau nord n'est pas bonne, que celle de la gare du fuseau médian nécessiterait des équipements routiers conséquents et que celle du fuseau sud une décision ministérielle quant à la création d'un échangeur. Il ajoute qu'un duo de gares sur l'ouest du département aurait pour conséquence une mauvaise lisibilité pour les usagers.

- La ville de Mouans-Sartoux réfléchit avec le SCOT Ouest. M. Rodriguez rappelle que tant la ville de Mouans-Sartoux que le SCOT souhaitaient une ligne nouvelle et une gare à Cannes centre. Il indique que cette solution ayant été rejetée, les choix proposés montrent l'absence de consensus. Il précise que lors de la dernière réunion du SCOT Ouest, les élus se sont prononcés pour qu'il n'y ait pas de gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes. Il ajoute que l'échangeur de Cannes-Mougins ne peut recevoir l'augmentation de trafic induite par une gare nouvelle et que sans raccordement direct avec l'autoroute, aucune gare n'est envisageable.

SYNTHESE DES AVIS DU GROUPE POUR PRESENTATION AU COTER

1. Consensus sur la nécessité d'une ligne nouvelle
2. Unanimité du groupe en faveur d'une gare desservant l'Ouest des Alpes-Maritimes
3. Pas d'unanimité du groupe sur l'un des 3 fuseaux
4. L'ensemble des acteurs économiques, des représentants de la Roquette sur Siagne et des particuliers présents est favorable à une gare nouvelle OAM
5. Le fuseau médian est cité par le plus grand nombre de participants à s'être prononcés, sous réserve de l'étude et du financement des accès à la gare
6. Le fuseau sud garde sa pertinence sous réserve de la faisabilité d'un échangeur sur l'A8
7. Le groupe juge indispensable la mise en cohérence entre la réflexion du SCOT Ouest et la LGV PACA dans la desserte du territoire
8. Le groupe demande à ce que les études sur les dessertes des différentes gares et sur la virgule vers Cannes soient poursuivies
9. Le groupe porte un intérêt particulier à l'accessibilité en transports en commun et VP (y compris parking) de la gare OAM
10. Le groupe insiste sur la qualité de la desserte de Cannes Centre

-