

SOMMAIRE

1. RAPPEL ET REPONSE AUX ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL N°2.....	4
1.1 LES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL OUEST ALPES-MARITIMES N°2	4
1.1.1 Avis d'expert d'une entreprise ferroviaire	6
1.2 PRESENTATION DES COUTS DES SCENARIO POUR LA GARE DE CANNES CENTRE ET DE CANNES LA BOCCA	20
1.3 REPONSE A LA CONTRIBUTION DU COMITE CANNES-GRASSE	27
2. PRESENTATION ET SELECTION DES FUSEAUX.....	28
2.1 LES FUSEAUX ETUDIES SUR LE TERRITOIRE EN 3D	28
2.1.1 FUSEAU NORD	29
2.1.2 FUSEAU MEDIAN	30
2.1.3 FUSEAU SUD	31

Participants :

BOUGEAULT Noëlle, Responsable territoriale, AMO Générale - ARTELIA

GONTARD Laurence, Responsable territoriale AMO Communication et Concertation - KFH

PASTOUR Fabien, Chargé de projet territorial Alpes-Maritimes - RFF

CONSTANS Joël, Chargé des études techniques de conception sur les Alpes-Maritimes - INEXIA

PICQ Olivier, SNCF

SOULA-LEMAIRE Leslie, SNCF

BIOLAY Jacques, Association de défense des sites et de l'environnement de la Côte d'Azur

CAILLOL Robert, ville de Mougins

CAUVIN Eugène, Ensemble Vivre Mougins

CESARI-GEIGER Christine, Agence de déplacement et d'aménagement des Alpes-Maritimes

DAUFES Eric, CCI Nice Côte d'azur

DESRIAUX Pierre, GIR MARALPIN

FLATOT Raphaël, Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence

GERMAIN Gilles, ville de Le Cannet

GUEYDAN Luc, ville de Cannes

HENAFF Robert, Association TGV PACA

ISNARD Jean-Philippe, Comité Cannes-Grasse

LEVERE Bernard, CCI Nice Côte d'Azur

MARIE Philippe, Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP), ville de Cannes

MOLINARI Jacques, GIR MARALPIN

NALLINO Germain, Amis du rail azuréen

PINON Laurent, SCOT Ouest Alpes-Maritimes

POMMATAU Sabine, SCOT Ouest Alpes-Maritimes

QUINTON Rémi, particulier

ROBERT Gérard, Comité Cannes Grasse

RODRIGUES Serge, ville de Mouans-Sartoux

ROLLAND Alain, Conseil général des Alpes-Maritimes

SAURI Eric, ville de Mougins

SEVERAN Claude, ville de La Roquette-sur-Siagne

TOURNAIRE Luc, UIMM

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Laurence GONTARD - Bonjour à tous, merci de votre participation à ce troisième groupe de travail géographique sur le secteur Ouest Alpes-Maritimes. L'objectif de ce groupe-ci et du groupe qui aura lieu le 21 novembre prochain au même endroit, à la même heure, c'est d'étudier les fuseaux de passage de la LGV et de faire en sorte que le groupe puisse se positionner sur un fuseau plutôt qu'un autre, de manière à ce que l'on puisse remonter cette position du groupe au comité territorial et au comité de pilotage du mois de décembre.

Au menu du groupe d'aujourd'hui, nous avons trois choses à voir ensemble : la synthèse des groupes de travail du mois d'octobre dernier (des deux premiers groupes qui ont eu lieu sur l'ensemble du département), l'étude des fuseaux, et la réponse à vos attentes que vous aviez formulées lors du précédent groupe.

Sachant que Monsieur Picq de la SNCF doit nous quitter à partir de 16 heures, je vous propose de démarrer le groupe par les réponses à vos attentes exprimées lors de la précédente session. Ensuite, nous ferons une petite pause ; je vous expliquerai après pourquoi. Et on enchaînera soit sur les fuseaux, soit sur la synthèse, comme vous préférez. Si je vous ai dit qu'on allait faire une petite pause aujourd'hui exceptionnellement, c'est parce qu'on réalise un micro-trottoir pour vous donner la parole sur la concertation - je dis bien sur la concertation - et non pas sur le projet. Des journalistes sont à côté pour vous poser quelques questions sur le déroulement de la concertation et recueillir votre avis. Le film réalisé sera diffusé sur le site internet et en réunion publique. Je vous remercie de répondre brièvement aux questions pour donner la parole au maximum de personnes possible. Donc, ceux d'entre vous qui n'ont pas encore été interviewés et qui souhaitent l'être, vous pourrez aller vous faire enregistrer pendant la pause.

Comme d'habitude, nous avons un verbatim du groupe de travail. Je vous remercie donc, comme d'habitude, de vous présenter avant chacune de vos interventions et de laisser Fabien faire la présentation avant de poser vos questions, des temps d'échange étant réservés à la fin de chacune des parties.

J'ai oublié de me présenter pour ceux qui ne me connaissent pas. Je suis Laurence Gontard et je m'occupe de la concertation sur le projet en assistance à maîtrise d'ouvrage. On va faire un tour de table, car il y a certaines personnes qui sont nouvelles dans le groupe aujourd'hui.

Il est procédé à un tour de table.

Laurence GONTARD - Je vais laisser la parole à Fabien pour les réponses aux attendus.

1. RAPPEL ET REPONSE AUX ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL N°2

1.1 LES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL OUEST ALPES-MARITIMES N°2

Fabien PASTOUR - Je n'arrive pas à parler assis, excusez-moi. Je n'ai pas appris.

La dernière fois, parmi les attendus, on avait l'avis d'expert de l'entreprise ferroviaire lors du premier groupe de travail. On n'avait pas pu faire venir la SNCF au groupe de travail précédent. Ils sont là aujourd'hui. On va aussi vous présenter des coûts pour les scénarios de la gare de Cannes centre et de Cannes La Bocca, répondre à la contribution du Comité Cannes-Grasse qui nous avait sollicités pour avoir un chiffrage d'un passage plus au nord.

Comme l'ordre du jour est particulièrement chargé aujourd'hui, la partie enjeux et prise en compte du fret, on le verra le 21 novembre prochain, et l'analyse qualitative de la clientèle, je pense qu'on

pourra en toucher un mot éventuellement avec Monsieur Picq aujourd'hui, mais on abordera plus largement le sujet le 21 novembre prochain.

Aujourd'hui, nous avons le plaisir d'accueillir deux personnes de la SNCF parmi nous, qui sont là pour répondre à vos questions. Ils ne font pas partie de la maîtrise d'ouvrage, donc ils sont indépendants, ils n'ont pas de *slide* à nous présenter, ils sont là pour répondre à vos questions. Donc, le but du jeu, c'est que vous posez toutes les questions que vous souhaitez leur poser, sachant que l'esprit au départ de ce qui avait été dit dans le groupe, c'était de comprendre comment une entreprise ferroviaire pouvait utiliser la ligne nouvelle et exploiter la ligne existante en parallèle, ce genre de questions, ou tout ce que vous pouvez avoir à leur poser comme sur la gare de Cannes.

Laurence GONTARD - Qui se lance sur les questions à la SNCF ?

Jean-Philippe ISNARD - Excusez-moi, parce que je n'ai pas tellement bien compris le rôle de la SNCF dans cette intervention. Etant donné que, si j'ai bien compris, c'est RFF qui est le maître d'ouvrage, ce sont les représentants des élus qui définissent plus ou moins un tracé qui sera déterminé par la suite, et la SNCF n'est qu'exploitant dans cette histoire. Donc, que ce soit le tracé nord, le tracé est, le tracé sud, pour lui, je ne vois pas du tout l'intérêt. Parce que, je rappelle d'abord différentes interventions, ce qui est mis en cause avant tout, c'est l'intérêt des populations, et non pas - comme Monsieur Pastour ici présent nous l'avait dit la dernière fois à Mougins - l'intérêt des compagnies ferroviaires. Je suis tout à fait d'accord dans l'intérêt des compagnies ferroviaires. Mais sachez, Messieurs les techniciens, transporteurs, compagnies ferroviaires et futurs exploitants, que nous avons mis 32 ans pour rouvrir une ligne de chemin de fer entre Cannes et Grasse, dont le tracé existait, dont il n'y a eu aucune expropriation, dont il n'y avait apparemment aucun problème juridique. Nous avons mis 32 ans pour la simple et bonne raison, c'est que nous avons dû affronter plusieurs recours au Conseil d'État.

Notre objectif, nous, Comité Cannes-Grasse, c'est de présenter le tracé nord, ou celui qui semble apparaître comme le tracé nord, c'est-à-dire par Grasse. Pour quelle raison ? Tout simplement parce que, par expérience, nous souhaitons présenter au public, à nos concitoyens actuels, un projet qui est relativement acceptable et qui ne subira pas des contraintes juridiques colossales qui vous renverront votre projet aux calanques - je ne vais pas dire grecques puisqu'elles sont en mauvaise posture -, mais aux calanques marseillaises ou ailleurs. Donc, je pense qu'il faut attirer l'attention de tous les décideurs aujourd'hui, qu'un tracé qui impactera sur le plan environnemental, sur le plan visuel, parce que tant que les gens n'auront pas vu ce que cela représente une ligne nouvelle et quel impact cela peut avoir sur le bâti, vous aurez toujours des gens qui ne seront pas d'accord.

Mais quand vous leur montrerez le dessin que vous allez choisir, c'est là où il faudra faire très attention. Alors, plutôt que de se retrouver dans un projet qui sera irréalisable parce que vous allez avoir des problèmes juridiques avec lesquels vous n'allez pas vous en sortir, je prône la prudence et la sagesse. D'où la démarche du Comité Cannes-Grasse de faire étudier quel qu'en soit le coût, un trajet plus au nord, car je vous rappelle que c'est au nord du département qu'un éventuel développement va pouvoir se faire dans l'avenir, et l'arrivée de ce tracé nord se fait à Nice Saint-Isidore et non pas à Nice Saint-Augustin. Pourquoi Nice Saint-Isidore ? Tout simplement parce que nous sommes dans le courant des politiques actuelles, c'est-à-dire de Monsieur Estrosi qui dit que le développement futur de la région niçoise se fera dans la vallée du Var et non pas à l'aéroport de Nice, et encore moins à Nice ville. Donc, je pense qu'il faut absolument tenir compte de ces problèmes, car les problèmes juridiques ici sont colossaux. Ça n'a rien à voir avec les vigneron du Lubéron, vous n'allez pas avoir affaire aux vignerons de Lubéron. Vous allez avoir affaire à des fortes pointures et j'attire votre attention sur le fait de faire très attention à ce microcosme que représente la Côte d'Azur. Merci.

Fabien PASTOUR - Monsieur Isnard, on a entendu.

L'intervention de la SNCF a été demandée par les participants du groupe lors des deux groupes de travail précédents. Vous l'avez dit, RFF est maître d'ouvrage ; on va être propriétaire des infrastructures, on n'est pas les exploitants. Et la demande était d'avoir la position d'un exploitant sur comment utiliser la ligne nouvelle où qu'elle soit ? Cela n'avait pas de sens de savoir où elle était. C'est comment, eux, envisagent d'affréter des trains et d'utiliser cette voie. Et après, il y avait aussi d'autres questions qui étaient sans doute à leur poser sur éventuellement leur avis sur tel ou tel point du projet. Mais ça, c'est à vous de poser des questions que vous voulez poser à la SNCF. Eventuellement, je peux poser pour vous des questions à la SNCF, mais c'est quand même mieux si ça vient du groupe de travail vers eux. On a entendu votre question sur la partie tracé nord, et on y répondra juste après. Là, on ne parlait pas du tracé, mais plutôt de l'utilisation des voies elles-mêmes.

1.1.1 AVIS D'EXPERT D'UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE

Robert HENAFF - La SNCF, comme RFF d'ailleurs, depuis le début du projet, sous-estime assez systématiquement dans leur présentation, les flux possibles en provenance de l'Italie. Lors des travaux d'Arcomed, on avait été amenés à s'apercevoir que les Italiens avaient des projets de flux beaucoup plus importants. Qu'en est-il un peu aujourd'hui, d'une part ? D'autre part, pensez aussi à préciser que la SNCF, dans 20, 25 ou 30 ans, ne sera qu'un des exploitants (peut-être l'exploitant encore principal, il faut le souhaiter en tant que Français), mais ne sera qu'un des exploitants et on peut penser qu'un certain nombre d'exploitants italiens nous feront des Milan-Marseille, des Milan-Toulon, des Milan-Côte d'Azur, des Gênes-Côte d'Azur, etc. voire venir d'un peu plus loin encore de l'est de l'Italie, ce que ne fera jamais la SNCF. Vous avez raison, ça serait bien si elle le faisait. Comment évolue donc cette notion de clientèle, d'importance de la clientèle, de qualité de la clientèle, de saisonnalité de la clientèle, par rapport à ce tronçon particulier, quand même jusqu'à l'est du Var ?

Olivier PICQ - Si je comprends bien votre question, vous voulez parler des flux avec l'Italie et de la desserte possible, future, de la liaison frontalière entre la France et l'Italie *via la Côte d'Azur*.

Je souhaiterais revenir avant, un petit peu, sur le positionnement de la SNCF en matière de desserte. Effectivement, nous ne sommes pas le transporteur, mais un transporteur aujourd'hui. Il y a la possibilité pour la concurrence de venir dès aujourd'hui sur les liaisons que vous évoquez, faire du cabotage interfrontalier. La concurrence n'est pas là aujourd'hui, nous l'attendons, nous sommes prêts à l'affronter. Il y a aussi la possibilité pour nous d'aller à l'étranger, en particulier en Italie, ce que nous faisons, puisque nous allons bientôt opérer un nouveau service à grande vitesse dont la SNCF est partenaire et une compagnie d'ouvrage italien qui va concurrencer les chemins de fer italiens sur leur propre marché.

Sur les modalités de mises en œuvre des dessertes, aujourd'hui, la SNCF n'est pas maîtresse d'ouvrage comme elle l'était dans le passé. Si je prends en compte les derniers projets à grande vitesse, comme le TGV Est qui a été inauguré en 2007, la SNCF était maîtresse d'ouvrage des dessertes. C'est elle qui fixait le nombre de trains, en accord avec les collectivités locales, puisque les collectivités locales participaient au financement du projet, et donc définissait les horaires, les dessertes. J'ai donc moi-même participé pendant deux ans à cette définition de la mise en place du temps de transport sur TGV Est. Aujourd'hui, sur la LGV PACA, et sur tous les autres projets en cours d'élaboration, il y a eu un changement de la dernière équipe, et la SNCF n'est plus le maître d'ouvrage. C'est RFF qui est le maître d'ouvrage. RFF définit la construction de l'année, les fuseaux, mais aussi, fait ses propres prévisions de trafics et fait ses prévisions de desserte. Ce sont les schémas qui nous ont été présentés je crois dans la réunion précédente, ce qu'on appelait les « réticulaires ».

Et ensuite, viendront des transporteurs, je dis bien des transporteurs, dont la SNCF pourra ou ne pourra pas en faire partie. La SNCF en fera partie s'il y a un équilibre économique à assurer ces

dessertes. Donc, là, le positionnement de la SNCF aujourd'hui, c'est qu'il faut absolument, pour nous transporteurs, et c'est certainement valable pour Trenitalia, Veolia ou d'autres, ne pas perdre d'argent sur ces dessertes. Je n'ai pas dit « en gagner beaucoup », mais j'ai dit qu'au moins, le premier critère, c'est de ne pas en perdre. Donc aujourd'hui, on se situe dans une phase, à peu près dix ans avant la mise en service du projet. Les dates qui nous sont présentées sont plutôt 2023. On se situe dans une phrase très amont où il y a beaucoup d'incertitudes. Il y a des incertitudes sur la définition elle-même du projet, on est en pleine concertation publique. Où va-t-il passer. Quels sont les temps de parcours ? Quel est le coût du projet ? Et le coût du projet, *in fine*, une partie est payée, même s'il y a des subventions publiques, par les voyageurs, par le biais de péage que verse l'entreprise ferroviaire au propriétaire du réseau qui est RFF.

Donc, aujourd'hui, il y a des inconnus que nous ne pouvons pas lever et on ne peut pas rentrer dans une desserte finie. Ce qui a été proposé par RFF, c'est plutôt, tel que nous le percevons, dimensionner la capacité de la ligne par rapport à des besoins que l'on voit très bien qui vont être exprimés dans les dix années à venir. En particulier - je balaie un peu large parce que j'ai vu les comptes rendus précédents -, il y a eu des interrogations sur ces dessertes, sur la desserte de Cannes. Je voulais dire que pour nous, sur la desserte de Cannes, et ce sont les chiffres de trafic qui le montrent, on a une clientèle particulière sur Cannes composées de personnes seniors qui souhaitent arriver directement au centre-ville de Cannes. C'est valable aussi pour Antibes, c'est valable aussi pour Saint-Raphaël, qui souhaitent arriver directement en centre-ville, et pour qui le temps de parcours n'est pas aussi important que d'autres catégories de voyageurs, en particulier les voyageurs d'affaires. Et, ces personnes-là, nous souhaitons qu'elles puissent toujours arriver au centre-ville, et en particulier dans les schémas de dessertes, vous l'avez très bien vu, il y a un débranchement d'une desserte au niveau d'est Var, qui va jusqu'à Nice, mais la finalité de cette desserte, c'est surtout s'arrêter aux gares de Saint-Raphaël, Cannes, et Antibes. Donc, c'est quelque chose qui est pour le transporteur indispensable. Nous pensons qu'il y a un marché et nous avons demandé à RFF et RFF en a convenu, de continuer à assumer ces dessertes.

Maintenant, sur la desserte avec l'Italie, je dirais que c'est un projet qui vient de se raccrocher à la LGV PACA puisqu'il y a encore un an, on en était à imaginer les conditions de poursuite du projet depuis Nice vers l'Italie. Donc il y a des études de trafic, je pense, qui sont en cours sous l'égide de RFF. En ce qui concerne la SNCF, nous n'avons pas entrepris de perspective particulière par rapport à ce projet. Aujourd'hui, le contexte fait que l'on n'est plus dans des accords de partenariats, comme on a dit dans le passé, avec Trenitalia, donc ça nous réduit un petit peu dans nos discussions. Mais il y a un potentiel qui est celui des TER, en particulier pour la desserte de Monaco et de Nice. Et puis il y a effectivement toute la mise en œuvre du réseau italien, vers Milan, et sur lesquels on peut avoir deux leviers comme vous le disiez. Est-ce que la SNCF ira ? La SNCF appréciera le moment venu la pertinence d'y aller au regard des performances économiques de ces dessertes.

Puis, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nous avons aussi une nouvelle filiale pleinement italienne qui va concurrencer d'ici 18 mois les chemins de fer italiens, qui est un autre levier pour pénétrer ce marché. Si on ne croyait pas au marché italien, on n'aurait pas créé cette filiale.

Laurence GONTARD - Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Monsieur Quinton.

Rémi QUINTON - Oui. Vous parliez de la desserte de Cannes, Antibes, enfin des villes du littoral en gare centrale. Est-ce que vous savez, parmi l'ensemble des TGV que vous prévoyez de faire circuler sur LGV PACA, combien vous allez en mettre sur la ligne du littoral ? Combien en ferez-vous passer par la gare nouvelle ? Et est-ce que vous savez les destinations que vous allez offrir depuis les gares du littoral ? Est-ce qu'il y aura que Paris comme destination ou est-ce que ce sera toujours possible de faire Cannes-Lyon, Cannes-Bordeaux, ou ce genre de trajet ?

Olivier PICQ - Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, aujourd'hui on se situe une dizaine d'années avant la mise en service. Donc, il m'est impossible de répondre de façon aussi détaillée à cette question. Il y a une pertinence à desservir les villes du littoral, et il y a aussi une équation

économique à remplir. En particulier effectivement, aujourd'hui, il y a deux marchés dans votre question. Il y a le marché « zone parisienne » et puis tout un ensemble de marchés diffus. Or il se trouve que le marché principal, c'est effectivement Paris et sa région, et ensuite, il y a un marché équivalent, mais qui est très diffus, qui peut être du Côte d'Azur-Lyon, du Côte d'Azur-Strasbourg... Il va dans tout le reste de la France, et il va aussi en Europe. Donc aujourd'hui, compte tenu des inconnus qu'il y a sur le projet, de nature économique, personne à la SNCF n'a regardé de façon détaillée la mise en place de ces dessertes. La seule chose, et je le répète, que l'on dit, c'est qu'il ne faut pas oublier ces villes côtières. Et je rappelle que dans le passé, ce type de dessertes a été finalisé deux ans avant la mise en service.

Jacques MOLINARI - RFF insiste beaucoup pour que le scénario direct, c'est-à-dire Estérel-Nice, soit retenu avec une gare ouest située au niveau de Mouans-Sartoux et Mougins. Ce que vous venez de dire concernant la desserte du littoral et l'intérêt d'une partie de la clientèle pour une desserte en centre-ville dénote au moins qu'un très grand nombre de circulations longue distance utiliseront la ligne historique. Ceci pose la question de l'utilisation de la ligne nouvelle dans une telle circonstance.

J'ai une question maintenant relativement à vos évaluations de trafics. Est-ce qu'elles ont évolué depuis celles qui nous ont été communiquées naguère par Monsieur Dominique Lécluse, estimation, projection, trafic à l'horizon 2020 ? Est-ce que vous avez des données nouvelles ? C'est peut-être mineur ça. Si vous voulez, je passe aux questions suivantes.

Olivier PICQ - Je vais répondre à votre première réflexion.

Donc effectivement, j'ai parlé de la desserte côtière, et aussi la desserte de Nice, qui est aussi une ville côtière. Mais la desserte de Nice je pense le faire directement par LGV. Donc, à notre sens, il y a deux marchés. Par la configuration actuelle du projet tel qu'il s'est présenté, il y a deux marchés. Il y a le marché niçois, essentiellement par ses deux gares Nice Saint-Augustin ou Aéroport, comme on veut, et Nice gare ou Nice ville, où là, c'est un marché très dense, Nice étant la cinquième ville de France. C'est un marché à forte concurrence aérienne, Paris-Nice étant la première relation aérienne domestique en France. Et on sait très bien comment le TGV a pu être performant au regard de la concurrence aérienne puisque, tour à tour, de grands marchés, tel que Paris-Marseille, se sont réduits fortement pour l'aérien. On connaît l'encombrement de l'aéroport de Nice, on sait aussi les avantages qu'il peut y avoir en termes socio-économiques de report de trafic aérien sur le ferroviaire.

Donc, là, il y a un marché qui est dense, qui peut justifier des liaisons directes aussi bien depuis Paris que d'autres villes françaises. Et notre approche, c'est-à-dire les prévisions de trafic que nous avait communiquées Dominique Lécluse en son temps, est qu'il y a deux marchés, et qu'il faut répondre à ces deux marchés avec une desserte différenciée. A ce sujet, donc, tel que ça a été montré par RFF, dans les réticulaires qui a des trains directs qui affronteraient de nouvelles infrastructures jusqu'à Nice Saint-Augustin, et puis une desserte de cabotage.

Par rapport à la desserte existante, ces trains qui desservent aujourd'hui Nice font du cabotage sur les villes d'Antibes, Saint-Raphaël. En situation nouvelle avec la LGV PACA, l'utilisation de la ligne classique serait d'abord amputée puisqu'elle commencerait qu'au niveau de Saint-Raphaël alors qu'aujourd'hui, de Marseille à Saint-Raphaël, ce qui permet de libérer des liaisons pour d'autres circulations, et elle serait à définir. Mais tel que ça a été présenté, il y avait de l'ordre d'un train par heure en pointe pour la desserte de (*inaudible*), ce qui permet de redonner des sillons, puisqu'aujourd'hui, on est plutôt dans l'utilisation de la ligne côtière qui est plutôt de deux TGV par heure en par sens.

Sur les prévisions de trafics, nous n'avons pas élaboré de nouvelles prévisions de trafic par rapport aux études complémentaires au débat public qui avaient été faites en août 2009.

Laurence GONTARD - Monsieur Nallino avait une question. Monsieur Molinari, s'il vous plaît, Monsieur Nallino avait une question.

Germain NALLINO - C'est vrai, mais on a répondu. On a répondu.

Laurence GONTARD - OK. Alors, Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - C'est une question un peu technique. Pour le cas où on optimiserait la réalisation de cette ligne à tracé direct avec arrêt à Ouest Alpes-Maritimes, quelle serait la vitesse traversante que vous accepteriez pour cette gare nouvelle qui, selon vos études préliminaires, serait souterraine ?

Moi, j'ai sous les yeux les caractéristiques adoptées par les chemins de fer italiens. Pour une gare traversante, la vitesse de traversée sans arrêt a été fixée à 100 kilomètres à l'heure. Ce qui fait que compte tenu de la dégressivité des vitesses de ralentissement et d'accélération, la plage d'ajustement des vitesses est extrêmement étendue. Elle s'étend sur une quinzaine de kilomètres. Par ailleurs, j'en viens aux caractéristiques de mise en vitesse des rames telles qu'elles m'ont été données par la Direction de l'Ingénierie de la SNCF, la mise en vitesse à 300 kilomètres à l'heure nécessite un parcours de l'ordre de 12 kilomètres et à peu près autant pour ralentir. C'est ce qui me pousse à considérer que sur des trajets courts, sur des inter-stations courtes, l'adoption de vitesse de ligne élevée est dépourvue de sens. J'aimerais que vous nous fassiez part de votre point de vue.

Olivier PICQ - Aujourd'hui, je représente ici la SNCF en tant que transporteur. Je vais passer la parole à mon collègue de droite qui travaille directement pour une filiale de la SNCF qui est en charge de l'ingénierie.

Joël CONSTANS - Joël Constans, Inexia. Pour répondre à votre question sur les trains filant en gare, on est bien sûr au début des études techniques, on est dans des études préliminaires. Et les premières esquisses de conception de gare souterraine nous laissent imaginer des gares souterraines avec, certes, évidemment des voies à quai, cela va de soi parce qu'on a une gare, mais aussi ce qu'on appelle des voies filantes. C'est-à-dire qu'en fait, les trains qui s'arrêtent ne posent pas de problème, la question de la vitesse ne se pose pas. Et on a, *a priori*, à l'extérieur des voies filantes pour des trains qui ne s'arrêtent pas, ce qui ne pose plus la problématique de passage de vitesse avec des personnes sur les quais. Est-ce que cela répond à votre question ?

Jacques MOLINARI - Oui et non, dans la mesure où la proportion de rames s'arrêtant sur une gare qui est censée contribuer aux chargements des rames dites directes en direction, disons de Paris, est faible. Il s'agit d'optimiser les investissements en infrastructures à la lumière des perspectives d'exploitation. Sinon, il serait dommageable d'investir des sommes énormes dans des tracés très rigides alors que l'utilisation de la traversée active d'une gare souterraine sera minime. Est-ce que je me suis fait comprendre ?

Laurence GONTARD - Je crois que Fabien Pastour veut ajouter quelque chose.

Fabien PASTOUR - D'abord, répondre à cette question relève de la compétence de Réseau Ferré de France, donc Olivier ne pourra pas vous répondre.

Sur Ouest Alpes-Maritimes, comme ça a déjà été dit dans les autres groupes, il y a un train sur deux en gros qui vont s'arrêter. Ce n'est pas vraiment mineur, c'est un train sur deux. En Ouest Alpes-Maritimes, c'est un train sur deux qui s'arrête et comme l'a dit Joël, la conception de cette gare-là, on ne la connaît pas encore. Et quand on fait des gares avec des tunnels filants, on peut passer à pleine vitesse si on le souhaite.

Nos amis italiens ont fait des choix. Ils ont fait des choix qui correspondent à leurs besoins à eux, qui ne sont pas forcément les nôtres, on ne le sait pas encore. On verra. Donc, à ce jour, on ne sait pas si on est à 100 kilomètres/heure, si on est à 200 kilomètres/heure, si on est à plus dans cette gare. On pourrait même passer à pleine vitesse si on le souhaite, c'est tout à fait envisageable avec des tunnels filants. Avec un tunnel filant, c'est faisable.

Jacques MOLINARI - Vos amis, vous les connaissez depuis peu, ce sont les nôtres aussi. Et les informations que nous avons recueillies, c'est auprès de vos congénères, et aussi de RFF. Donc ce sont des questions qui se discutent avec une certaine souplesse.

Fabien PASTOUR - C'est exactement ce qu'on fait, on discute. Et effectivement, je ne les connais pas depuis très longtemps. Je devrais me plaindre auprès de mes parents.

Joël CONSTANS - Juste un petit complément sur les voies filantes. Elles ont un intérêt aussi sur l'exploitation. Si l'on imagine que l'on a un train qui est dans la gare souterraine à quai en train de charger ou de décharger des voyageurs, ou qui est bloqué pour une raison quelconque, un incident technique, un accident ou je ne sais quoi, une manifestation, ces voies filantes permettent de continuer l'exploitation et les trains peuvent effectivement filer comme leur nom l'indique. Voies filantes, on est dans un tunnel. Donc après techniquement, dans un tunnel, on n'a pas forcément de limite de vitesse.

Jacques MOLINARI - Je peux rebondir là-dessus parce que vous faites état de circonstances assez exceptionnelles. Nous pensons que ces circonstances exceptionnelles pourront être tournées aisément si le réseau est maillé, ce qui apporte la sécurisation à l'exploitation. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas très partisans d'une gare en rase campagne - rase campagne c'est une image - hors de la ville.

Donc, la sécurisation du réseau est très importante. Elle répond à votre souci, mais c'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il faut raisonner en réseau maillé comme l'a explicitement dit le médiateur de la République, dans ses conclusions et dans les décisions qui ont été prises en commun avec RFF. Votre argument n'a peut-être pas tout le poids que vous imaginez.

Laurence GONTARD - Je donne la parole à quelqu'un d'autre.

Laurent PINON - Laurent Pinon, du SCOT Ouest. On avait une question et on pourrait avoir la vision de la SNCF là-dessus. C'était sur l'adéquation entre l'offre de desserte qui est prévue à l'horizon 2040, en sachant du coup que c'est un train par heure sur la gare de Cannes centre, et quatre trains par heure sur la gare potentielle de l'ouest des Alpes-Maritimes. Quand on regarde aujourd'hui l'aire de chalandise de la gare de Cannes centre, c'est 80 % de la clientèle qui vient de la commune de Cannes, 6 % si mes souvenirs sont bons, qui viennent de la commune du Cannet, donc du coup, qui est complètement dissymétrique par rapport à ce qui est proposé dans la desserte future du territoire. Et du coup, qu'est-ce que ça peut impliquer cet écart-là, par rapport à un exploitant, par rapport à un transporteur ?

Olivier PICQ - Moi, je prends plutôt les chiffres de desserte de 2040 comme le dimensionnement du projet dans sa phase de maturité, c'est-à-dire dans sa phase à long terme. Donc ces chiffres de 2040, aujourd'hui, lorsqu'on fait des prévisions de trafic, tout cela est fondé sur des chiffres de croissance, des chiffres de croissance de PIB, de population, de revenu disponible. C'est à très long terme. Pour moi, 2040, c'est comment dimensionner le projet. C'est un projet que l'on construit pour 100 ans. Donc, les trains qui sont prévus de circuler en 2040, aujourd'hui, je crois que personne ne peut dire que ce seront ce niveau de trafic, ce niveau de desserte qui circulera en 2040. Mais c'est comment il faut dimensionner le projet pour qu'on ait un chemin de fer qui puisse évoluer dans un secteur.

Serge RODRIGUES - Les congrès n'auront pas eu lieu à Mouans-Sartoux avant 2040.

Olivier PICQ - Par contre, il y a une question, je vais peut-être y répondre par anticipation, que j'avais vue dans les comptes rendus précédents, c'est la gare d'Ouest Alpes-Maritimes. Je vais vous donner un petit peu notre avis sur cette gare.

Il se trouve que dans les études complémentaires aux débats publics en 2008, à l'époque, la SNCF était maître d'ouvrage, c'était une des thématiques. Et nous avons des outils aujourd'hui issus de notre expérience de 30 années d'exploitation du TGV, pour modéliser les flux de trafic. Nous avons la chance aussi de vérifier nos outils puisque nos lignes à grande vitesse ont été

mis en service. Donc, nous avons des outils pour faire des prévisions de trafic, nous avons des outils pour regarder les bassins de chalandise des gares. Et à l'époque, on avait regardé différentes configurations.

Donc, ce sont des études qui datent de 2008-2009. Mais aujourd'hui, nous avons pris en compte ces différentes évolutions qui se sont opérées dans la zone. Donc on n'a pas de raison fondamentale pour remettre en cause ce qui avait été fait. Et on s'apercevait que si on testait avec notre modèle plusieurs configurations de gare, en particulier la configuration aujourd'hui telle qu'elle est proposée par le maître d'ouvrage, c'est-à-dire avec dans la zone, des gares avec accès au réseau à grande vitesse à Cannes, Ouest Alpes-Maritimes, Nice Thiers, Nice Saint-Augustin. En gros, on est sur une parcelle de population globale de 900 000 personnes en gros, qui peuvent avoir accès à l'une de ces gares en moins de quarante-cinq minutes. Et à l'intérieur, si on essaie de voir un petit peu quelle est la part de marché de chacune de ces gares, on s'aperçoit que la gare Ouest Alpes-Maritimes a un bassin potentiel de 180 000 personnes à peu près, 60 000 emplois, qui la place bien au-delà, un petit peu au-dessus de la gare de Cannes centre.

Donc, par rapport à ce que vous disiez, effectivement, la gare de Cannes centre a sa pertinence, c'est essentiellement la commune et peut-être les communes qui la touchent directement, donc la commune de Cannes et les communes qui la touchent directement, la gare d'Ouest Alpes-Maritimes, selon nos études, nos études parviennent à démontrer qu'elle a aussi son bassin de chalandise propre, ce qui est important pour une gare. En particulier, il y a des hommes qui ne seront pour, avec aucune des autres gares. Et nous, dans nos outils de prévision de trafic, il est important que lorsqu'on étudie une gare, cette gare permette à un grand bassin de population, d'emplois, de réduire le temps d'accès à la gare. C'est l'accès répété d'une nouvelle gare qui est très important. Sachant que l'on va diminuer le temps de parcours global, et c'est ça qui au final, ce gain de temps de parcours qui va faire que des gens qui prennent l'avion aujourd'hui vont prendre le train, les gens qui prennent la voiture pour aller à Marseille vont prendre le train parce qu'ils vont arriver à proximité de la gare, ça va être facile d'y aller. Et puis des gens qui ne voyageaient pas du tout vont voyager parce que la gare est à proximité.

Donc, pour nous, le fait qu'une gare ait son bassin de chalandise propre est très important. On avait étudié un positionnement médian de cette gare, entre Grasse et Cannes, et les conclusions étaient que cette gare avait un intérêt en termes de fréquentation.

Laurence GONTARD - Madame Cesari-Geiger avait une question.

Leslie SOULAS-LEMAIRE - Puis-je me permettre de compléter ? Je pense que c'est intéressant, justement, le positionnement de la SNCF sur les gares situées en centre-ville. Le fait d'avoir une gare en centre-ville, c'est un vrai atout pour le ferroviaire. Et bien évidemment, un transporteur quel qu'il soit, n'aura pas envie de ne plus bénéficier de cet atout.

Par contre, comme le disait très bien Olivier Picq, on peut déroger un peu à cette règle de ne plus bénéficier de cet atout quand on se rend compte qu'il y a un vrai bassin de clientèle, une vraie zone de chalandise où cette gare peut profiter à une autre population. Quand on se rend compte de cela, on sait aussi plus récemment, de par l'expérience qu'on a eue des gares nouvelles, qu'il y a une véritable importance à faire en sorte que cette gare nouvelle soit connectée aussi bien au réseau devenu classique qu'au réseau ville nouvelle. C'est qu'il soit à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique. Pourquoi ? Pour gagner en accessibilité et pour permettre justement d'éventuellement avoir une correspondance d'un côté pour Grasse, de l'autre côté pour Cannes, etc. Donc, ça, c'est un point important de garder cette accessibilité. Et c'est vrai qu'à ce moment-là, on sait qu'on a quand même, je dirais, un atout pour cette gare nouvelle.

Et comme le disait aussi Olivier, c'est vrai qu'on est doté d'outils de par l'expérience, d'outils qui nous permettent de faire des prévisions de trafic. Peut-être qu'à un moment donné du projet, il sera opportun de revoir les prévisions de trafic au regard de nouvelles données, de temps de parcours.

Christine CESARI-GEIGER - Moi, la question que j'avais à poser, vous y avez répondu partiellement.

J'avais cru comprendre dans les premières explications que la SNCF n'était pas demandeur d'une gare ouest qui ne serait pas une gare centre. C'est ce que vous avez quand même dit au début dans vos explications. Après, vous dites une chose différente et j'ai l'impression qu'il y a deux discours. Il y a le discours de la SNCF exploitant qui dit qu'il y a des incertitudes. Aujourd'hui ce dont on est sûr - vous me dites si je me trompe -, ce sont les gares centre et Nice et puis le reste, on verra quand on mettra en place les dessertes. Et puis ensuite, vous nous parlez de vos études qui ont été faites dans le cadre du projet pour le compte de RFF, à l'époque.

Olivier PICQ - Non, non, je vais peut-être reprendre...

Christine CESARI-GEIGER - Simplement, je vous pose ma question. Est-ce que la SNCF considère que l'ouest des Alpes-Maritimes, c'est-à-dire en gros à peu près la moitié de la population du département, doit être desservi par, trois points d'accroche qui seraient Cannes centre, Antibes, et une nouvelle gare ouest, quel que soit l'endroit où elle se positionne ? Est-ce que tout cela a un sens économiquement ? C'était juste ma question.

Olivier PICQ - Je reprends par rapport à ce que j'ai dit. Je le reprends. Sur les dessertes et sur les marchés de voyage, il y a une population bien spécifique qui est composée de clientèle senior qui est valable aussi bien pour Nice, Antibes, Cannes, Saint-Raphaël, et qui aujourd'hui est desservie directement dans les gares centrales de ces villes. L'arrivée de la LGV PACA fournit des liaisons directes vers Nice. J'ai dit, que pour la SNCF, il était important d'avoir ces liaisons directes vers Nice, dans la mesure où le trafic aérien étant très important, on pouvait se positionner. Plus le temps de parcours est réduit, mieux on se positionne par rapport à eux, avec tous les effets bénéfiques que cela produit. Donc la desserte directe de Nice est importante. La desserte directe par la côte, beaucoup plus lente, qui regarde pour Nice, mais dédiée, plus spécifique pour la clientèle senior sur les villes côtières, c'est important.

Maintenant, j'aborde un troisième point qui a été abordé ici en ce même lieu, lors des réunions précédentes, la gare d'Ouest Alpes-Maritimes. Comment la positionner ? Est-ce qu'elle a un sens ? Est-ce qu'elle a un impact ? La vision de la SNCF, c'est celle qui a été fournie lors des études complémentaires aux débats publics, études qui ont été remises au médiateur de la République, tel que vous l'appellez, qui est un document public que j'ai ici, dans laquelle nous regardions l'impact ou le retrait d'une gare sur la fin du projet. On a divers scénarios de simulation. Là, je fais référence à un scénario dans lequel on a une gare à Cannes, une gare Ouest Maritime, une gare Nice Thiers, et une gare Nice Saint-Augustin. Dans cette configuration-là, les données telles qu'elles ont été regardées montrent que la gare d'Ouest Alpes-Maritimes provoque sur une zone particulière un important gain d'accessibilité. Et donc, elle a aussi une pertinence, nous le pensons, pour que des trains puissent y arriver puisqu'il y a un bassin de chalandise. Je ne sais pas si j'ai été plus clair.

Christine CESARI-GEIGER - Oui. Par contre, j'ai une dernière question.

Lors de la première réunion, RFF nous a dit qu'en fait, une gare Ouest Alpes-Maritimes était indispensable au projet parce que cette gare-là, si j'ai bien compris, sans gare Ouest, il y avait une rentabilité moindre du projet. Est-ce qu'on est sur le même avis de la part de la SNCF ?

Olivier PICQ - Ce qu'on peut imaginer, c'est que le premier bassin de chalandise, vous connaissez mieux les Alpes-Maritimes que moi, c'est Nice. Quelles que soient les destinations, Paris, Lyon, Bordeaux, Genève, le premier marché est à destination de Nice. Donc, il n'y a aucun doute que les trains directs de Nice, surtout aux heures de pointe, auront une clientèle, une demande assez importante, et on pense pouvoir remplir ces trains de façon assez facile, aux heures de pointe, là où la demande est importante.

Maintenant, il y a les heures plus creuses. Et dans ces heures creuses, il peut y avoir des trains qui sont moins remplis ; il peut y avoir, on le voit bien aujourd'hui, c'est la politique de la SNCF aussi, de moduler ces tarifs en fonction de l'occupation des trains, justement pour que certaines personnes qui n'ont pas de contrainte horaire, puissent voyager à d'autres moments et bénéficier de tarifs moindres. Donc, pendant les heures creuses, on voit très bien que là où la clientèle affaires n'est pas aussi importante que pendant les heures de pointe, on puisse arrêter un certain nombre de trains à Nice, à Ouest Alpes-Maritimes, pour justement remplir de façon plus adéquate les trains, et avoir une rentabilité économique.

Ceci ne veut pas dire aussi qu'aux heures de pointe, il n'y ait pas d'arrêt à Ouest Alpes-Maritimes. Mais aujourd'hui, voilà un petit peu un schéma de desserte, une philosophie, et certains principes, que l'on pourrait ici appliquer pour essayer justement de massifier nos flux. Quand on dit massifier les flux, c'est-à-dire qu'on joue en permanence sur des trains directs, des trains qui s'arrêtent dans toutes les gares. On le voit très bien par exemple aujourd'hui, sur la desserte TGV inter-secteur, qui sont des trains qui ne vont pas à Paris, donc qui contournent Paris ou qui vont sur l'ouest de la France. Sur ces trains-là, où les flux sont beaucoup plus diffus, on a plutôt intérêt à arrêter ces trains-là de façon systématique, de manière à rassembler dans une même rame des voyageurs qui n'ont pas la même origine ou destination pour assurer une occupation optimale.

Laurence GONTARD - Monsieur Tournaire avait une question.

Luc TOURNAIRE - Je voulais juste témoigner en tant qu'habitant et industriel à Grasse sur le fait qu'aujourd'hui, on est dans un désert, que le train pour nous est inutilisable. Moi, j'ai des salariés qui traversent la France en voiture, et je trouve ça stupide. La gare de Cannes, elle est bien jolie, mais elle est inaccessible. Vraiment, la gare Ouest Alpes-Maritimes, on en a besoin pour pouvoir travailler. On en a besoin ! Aujourd'hui, quand je prends le train pour aller à Lyon, savez-vous où je vais pour aller prendre le train ? A Aix TGV. Le plus rapide, c'est d'aller à Aix TGV.

Olivier PICQ - Moi, je veux juste apporter un témoignage par rapport à ce que j'ai dit. Je n'ai pas l'occasion de venir souvent ici, à Grasse. J'y suis venu par le passé, mais beaucoup moins ces derniers temps. Tout à l'heure je vais vous quitter parce que je rentre en train à Marseille. Effectivement, je vais devoir partir à 16 heures 37 pour y être à 20 heures. S'il y avait la LGV PACA, j'irais prendre un train à Ouest Alpes-Maritimes et en une heure à peu près, je serais rentré.

Luc TOURNAIRE - Moi, j'ai un établissement à Chalon-sur-Saône. Je mets une heure et demie de moins en voiture qu'en train pour aller à Chalon-sur-Saône. Je trouve ça quand même stupide.

Germain NALLINO - Puis-je poser une question, s'il vous plaît, concernant les transports ? La SNCF est chargée des transports voyageurs et fret. Aujourd'hui, on sait pertinemment que dans les Alpes-Maritimes, il n'y a plus de transport fret. La SNCF ne transporte plus. De là à trente ans, là aussi il faut prévoir, étant donné qu'il y a eu au niveau de l'Etat, le Grenelle de l'environnement, etc., et aussi la production de CO₂, cela concerne toutes les grandes entreprises et aussi la France tout particulièrement. Est-ce qu'avoir une ligne mixte voyageurs-fret est une pertinence pour les Alpes-Maritimes ? Compte tenu aussi, je pensais à cela, on a plus de vingt mille camions qui transgressent tous les jours sur l'A8 et à peu près dix mille camions qui restent dans les Alpes-Maritimes. Donc, voilà un potentiel de transport important. Donc, ma question relève de cela.

Laurence GONTARD - Juste un petit rappel. Merci de vous présenter avant vos interventions.

Olivier PICQ - J'ai divers éléments de réponse. En particulier, je pense que ce sujet doit être abordé dans un groupe de travail spécifique du fret. Je vais vous donner quelques éléments de réponse.

Premièrement, vous dites qu'il n'y a plus de trafic de fret dans les Alpes-Maritimes. Il y a quand même des trains de fret qui circulent.

Germain NALLINO - En international. Toutes les gares sont fermées au fret depuis le 1^{er} janvier 2011.

Olivier PICQ - Il y a dix trains par semaine qui circulent aujourd'hui sur la ligne Marseille-Vintimille. Il y a des trafics qui ont été repris par la concurrence et d'autres s'ouvrent actuellement. Il y a des trafics strictement saisonniers, en particulier des transports de gaz vers l'Italie, qui ne circulent pas l'été parce qu'on n'a pas beaucoup besoin de gaz l'été et qui circulent six mois par an et ça commence en novembre avec une montée en charge importante sur décembre, janvier et février. Donc, il y a des transports internationaux de marchandises dangereuses qui traversent la région, en transit, entre la zone du port de Marseille, Fos-sur-Mer et l'Italie.

Maintenant, sur le futur, sur la ligne mixte, effectivement, il y a toute une question de prospective. Je dirais que si on regarde les choses en faisant une continuation des tendances passées, effectivement, on peut se poser la question, on peut douter du besoin fret sur la ligne à grande vitesse, compte tenu des faibles trafics aujourd'hui. Il y a toute une problématique de compétitivité du fret qu'aujourd'hui je ne pense pas qu'on puisse l'aborder dans ce groupe de travail, qui est éminemment complexe, et qui crée aussi beaucoup aux conditions de la concurrence, qui fait que si l'on n'arrive pas à massifier les flux ferroviaires, et bien on a une équation économique qui n'est pas résolue. Ça, c'est valable aussi bien pour la SNCF que pour - je ne veux pas parler pour eux, mais on voit le très bien - nos concurrents aussi, qui ont les mêmes difficultés. Il faut absolument massifier les trafics de chalandise.

Laurence GONTARD - Monsieur Marie avait une question.

Philippe MARIE - Dans des groupes de travail antérieurs, j'ai rappelé l'importance que représentait la desserte TGV pour la ville de Cannes. Donc je ne reviendrai pas sur ces éléments.

Simplement, je soulignerai par rapport à ce que vous avez expliqué tout à l'heure, concernant donc la desserte des lignes TGV sur la ligne du littoral. Il y a quand même une disponibilité de sillon ferroviaire qui est totalement différente entre l'est de Cannes et l'ouest de Cannes. D'une part, par le fait tout simple que la ligne ferroviaire Cannes-Grasse apporte des éléments de charge sur les voies du littoral, qui n'existent pas à l'ouest de Cannes. D'autre part, nous souhaitons que dans les dessertes qui peuvent être réalisées sur la ville de Cannes, qu'il soit tenu compte de toutes les possibilités d'affrètement qui peut permettre à la ville de bénéficier d'une desserte correspondant au besoin de la clientèle pour les manifestations, mais aussi le fait qu'il y a une disponibilité des sillons ferroviaires à partir de la gare des Arcs jusqu'à Cannes.

Ce n'est pas tout à fait la même situation entre Antibes et Cannes. Et donc, il y a une proximité avec la ville de Nice et il y a donc trois voies entre Antibes et Nice. Il n'y a pas trois voies entre Antibes et Cannes. Donc, ceci pour dire qu'il est important que l'exploitation puisse réaliser la réponse au besoin d'une clientèle sur Cannes, la desserte TGV des autres collectivités du littoral, celles situées à l'est, peuvent se réaliser dans d'autres conditions.

Laurence GONTARD - Il y avait une autre question de la CCI.

Eric DAUFES - Je voudrais vous poser deux questions pour les avoir vécues lorsqu'on a lancé le TGV à Lyon.

La première chose, c'est qu'est-ce qui est prévu pour accueillir les gens qui viennent en voiture pour prendre le train ? Quand je vois la multiplication des gares, et le confinement de certaines gares, parce qu'au fur et à mesure à Lyon, il a fallu créer des îlots pour pouvoir accueillir la clientèle.

La deuxième chose, c'est au travers la multiplication de ces gares, est-ce qu'on a fait l'évaluation de la perte de temps qu'il peut y avoir par ces différents arrêts ? On a déjà le fait de pouvoir commencer à freiner, puis après à accélérer. Qu'est-ce que cela représente en perte de temps sur le trajet ? Est-ce que ça, vous avez pu l'imaginer ou pas ?

Olivier PICQ - Sur la deuxième question, sur la perte de temps, la simulation, les circulations, vitesse, freinage, ça, ce n'est pas quelque chose qui est directement réalisé dans le cadre de ce projet par la SNCF. Les simulations d'un parcours sont sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, qui a fait des propositions simplement quand elle nous l'a présenté. Moi, ce que je peux dire, c'est que si on regarde la desserte aujourd'hui TGV Marseille-Paris, en train direct, et s'il y a un arrêt à Avignon ou Aix-en-Provence, la perte de temps est de l'ordre de dix minutes, entre *grosso modo* dix à douze minutes entre le freinage, l'arrêt et la remontée en vitesse. Ça, ce sont des exemples empiriques, ce ne sont pas des paroles d'ingénieurs, c'est ce que l'on observe.

Maintenant, sur l'agencement des gares, effectivement certaines gares peuvent être sous la maîtrise d'ouvrage SNCF, c'est un petit peu compliqué entre le partage entre RFF et SNCF. Mais en gros, on peut dire que sur ces gares, sur certaines, une maîtrise d'ouvrage SNCF, sur d'autres, une maîtrise d'ouvrage RFF. On perçoit bien qu'en particulier, lorsque l'on se situe en centre-ville, la gare (que ce soit les deux gares niçoises, Aéroport ou Nice Thiers), compte tenu du réseau dense des transports en commun qui prévaut déjà aujourd'hui ou qui sera mis en service à l'horizon de la mise en service de la LGV PACA, on voit bien que les besoins en parking sont moindres proportionnellement par rapport à une gare qui se situe plutôt dans un milieu peu dense comme Ouest Alpes-Maritimes, bien qu'il y ait une desserte TER.

Donc, effectivement, la philosophie qu'on a pu avoir à la SNCF ces dernières années, c'est comment dimensionne-t-on les parkings ? Il y a vraiment une problématique. Soit on se met les dix premières années de mise en service du projet, soit on regarde la phase de maturité du projet, trente ou quarante ans après la première mise en service. C'est quand même aussi souvent des investissements onéreux que l'on préfère faire au cours du temps, comme on l'a fait sur Aix-en-Provence, ou depuis la mise en service. Cela n'a que dix ans, mais on a accru le nombre de parkings. Donc, souvent on est plutôt prudent en matière de parking, parce qu'on préfère que les gens viennent en transport en commun, et puis s'il s'avère que l'on a un besoin de parking, et qu'ils deviennent rapidement saturer, on préfère en construire d'autres au fur et à mesure de la durée de vie, sachant que nous nous sommes, nous SNCF, une entreprise de transport public, collectif, et on essaye, comme le disait Leslie, de mettre des gares là où il peut y avoir de bons modes de rabattement collectif.

Fabien PASTOUR - Je voudrais juste compléter un point. Alors, comme l'a dit Olivier, la maîtrise d'ouvrage des gares, c'est un peu particulier et la SNCF gère toutes les gares existantes, toutes les gares du réseau qui existent à ce jour, et où les maîtres d'ouvrage et toutes les modifications qu'il peut y avoir sur la partie appelée « voyageurs » dans ces gares-là. La partie ferroviaire est sous maîtrise d'ouvrage RFF. Pour les gares nouvelles, les gares à créer sur le territoire, la maîtrise d'ouvrage intégrale des gares revient à RFF qui s'appuie sur son gestionnaire d'infrastructures délégué, donc la personne qui aide RFF à gérer les infrastructures, qui est la SNCF. Donc, on est maître d'ouvrage et on travaille avec eux. Voilà, c'est un peu compliqué parce que l'on est un peu tous partout. Mais, le partage est clair : on a des lignes pour travailler.

Après, sur la question des arrêts, je voudrais juste compléter la partie d'Olivier Picq. Un arrêt en gare, sur un train qui est à pleine vitesse, c'est sept minutes. Et quand vous regardez les circulations qu'il y a entre Marseille et Paris, sur la ligne LGV Med, un train qui s'arrête à Marseille donc terminus, et qui s'arrête auparavant à Aix TGV et Avignon TGV et après qui file vers Paris, au lieu de mettre 3 heures, 3 heures 03 comme le train direct, il va mettre 3 heures 13 à peu près. Donc, avec deux arrêts pas très loin l'un de l'autre, on va dire que l'on rajoute une dizaine ou une douzaine de minutes, voilà. Ça dépend où sont placées les gares les unes par rapport aux autres. Mais imaginons que l'on fasse un Paris-gare Ouest Alpes-Maritimes-Nice Aéroport, on va rajouter une dizaine ou une douzaine de minutes avec deux arrêts par exemple si après on va à Nice ville.

Olivier PICQ - Par contre, ce que je voudrais dire, c'est qu'il est important de bien avoir un schéma d'exploitation en tête, et de réaliser des prévisions de trafic sur ce schéma d'exploitation. Parce qu'effectivement, il faut prendre en compte le fait que, par exemple, à certains moments de

la journée, un Lyon-Nice, avec un arrêt à Ouest Alpes-Maritimes, rajoutera quelques minutes pour les gens qui vont sur Nice. Ça, il y a un calage à faire. Il faut bien prendre en compte l'offre qui est projetée de manière à avoir une demande en rapport avec la performance du service.

Laurence GONTARD - Monsieur Quinton souhaite intervenir.

Rémi QUINTON - J'avais une question. C'est par rapport à deux variantes du projet sur lequel on fait la concertation dans notre secteur, deux variantes qu'il reste.

Donc, dans tous les cas on a la gare Ouest Alpes-Maritimes, on est d'accord, et il y a une option de virgule de Cannes, qui permet de se raccorder directement à Cannes centre et qui permet de gagner, d'après les fiches, 17 minutes sur Cannes. Pour l'exploitant que vous êtes, cette virgule-là, qu'est-ce qu'elle vous apporte de plus que le gain de temps ? Est-ce que cela va vous faire envisager d'envoyer plus de trains sur Cannes-Antibes ? Est-ce que cela va vous faire changer le ratio du nombre de trains que vous faites passer plutôt à Ouest Alpes-Maritimes ou par Cannes-Antibes ?

Olivier PICQ - Pour examiner l'équilibre économique d'une desserte, comme je vous l'ai dit, il y a plusieurs facteurs. Il y a la demande. Et au travers de la demande, un plan pour voir si cela permet de gagner 17 minutes, il y aura un peu plus de voyageurs dans les trains donc plus de recettes. D'un autre côté, cette bretelle, elle a un coût qui est estimé par le maître d'ouvrage. Dans le mécanisme actuel, on sait très bien qu'une partie de ces coûts va se répercuter dans les péages, les infrastructures d'entrée, le loyer que paye la SNCF, pour utiliser cette bretelle. Il y a des calculs économiques à faire d'abord. Et aujourd'hui, ils n'ont pas été faits.

La deuxième chose que je veux dire, c'est au niveau de la desserte, cette bretelle qui permet une meilleure accessibilité sur Cannes, on peut se poser la question, elle est à comparer par rapport à un autre scénario où on se débranche à Est-Var, comme on dessert Saint-Raphaël. Donc, là, on voit bien que ça élimine la desserte de Saint-Raphaël sauf à faire que le train terminus Saint-Raphaël doit panacher les deux dessertes, ce qui est encore un petit peu plus compliqué. D'un autre côté, comme je vous le disais, il est important de bien remplir les trains. Dans ce qui était proposé dans le réticulaire, on voyait la desserte de Saint-Raphaël plus la desserte de Cannes, plus la desserte d'Antibes, on dessert par un même train plusieurs gares et cela permet d'asseoir une meilleure occupation. Donc là, cette bretelle, on a un calcul économique à faire puisqu'il y a un surcoût, et on doit voir si le modèle économique derrière va être pertinent ou pas. D'autre part, l'occupation de ce train va être amputée de la desserte de Saint-Raphaël. Donc là, il y a vraiment des questions de calcul économique.

Rémi QUINTON - Ce que vous dites, c'est que donc, les r que vous perdriez à Saint-Raphaël du fait de cette bretelle, ce n'est pas comparable aux passagers que vous allez gagner par Antibes.

Olivier PICQ - Je ne sais pas. Je ne sais pas. C'est le calcul qui est à faire.

Rémi QUINTON - D'accord. Je vais poser la question à RFF. Est-ce que c'est quelque chose que l'on va faire d'ici la fin de la concertation ?

Olivier PICQ - Ceci dit, les personnes qui seraient le plus desservies directement à Saint-Raphaël peuvent aussi se reporter sur Est-Var avec une liaison de TER sur Saint-Raphaël. C'est un scénario différent. Donc, si on veut aller au bout des choses, il faudrait examiner les deux scénarios et faire un bilan à communiquer après.

Laurence GONTARD - Monsieur Cauvin avait une question, je crois.

Eugène CAUVIN - Je voudrais savoir une chose. Quel que soit l'emplacement de vos gares, est-ce que vous avez étudié l'impact sur les circulations d'accès ? Parce que ce sont des aspirateurs à voiture, si on peut dire.

Laurence GONTARD - Ce n'est pas une question à adresser à la SNCF. Donc, si vous voulez bien, on en reparlera après, puisque ce n'est pas la SNCF.

Olivier PICQ - La seule chose, c'est qu'effectivement, je n'ai pas regardé les accès voitures. Ce n'est pas dans mon domaine de compétences. Ce n'est pas dans le domaine de compétences de la SNCF. Par contre pour nous, pour limiter ces accès voitures, comme l'a dit Leslie, c'est important que ce soit une interconnexion. C'est important que si cette gare nouvelle voit le jour, elle soit interconnectée au réseau TER, justement pour limiter les accès voitures.

Laurence GONTARD - Il y a Monsieur Rodrigues qui voulait poser une question.

Serge RODRIGUES - Pour suivre votre conseil, je garderai une partie de mon intervention pour tout à l'heure.

Et simplement, il y a quelque chose qui m'a interpellé dans votre exposé concernant la clientèle. Lorsque vous parlez de la clientèle du bassin cannois, vous parlez d'abord des seniors. Or je ne suis pas vraiment sûr que l'essentiel de la clientèle de gare de Cannes soit, bien sûr qu'il y a des seniors, mais soit senior. C'est d'abord une clientèle qui vient pour travailler à Cannes, qui prend le TGV. Et ça, ça change de la composition sociologique de la clientèle qui pourrait venir sur une hypothétique gare Ouest Alpes-Maritimes. C'est tout à fait différent, il me semble, économiquement.

Olivier PICQ - Je n'ai pas dit que le gros de la clientèle était une clientèle senior. J'ai dit qu'il y avait une clientèle spécifique qui était la clientèle senior, que l'on ne retrouve pas sur d'autres marchés. Et cette clientèle spécifique senior n'aime pas les changements de train, les correspondances, et elle privilégie une arrivée directe au centre-ville, à proximité, par rapport à une arrivée déportée. Donc, ce que je dis aussi, c'est que cette clientèle senior, on la retrouve plus particulièrement sur Paris-Cannes, Lyon-Cannes, ou même Antibes. Pourquoi ? Parce que c'est une clientèle qui n'aime pas prendre l'avion, une clientèle qui n'utilise pas sa voiture. Donc, c'est une clientèle qui n'est pas majoritaire. Il y a aussi des gens comme partout ailleurs, des gens qui travaillent, des gens qui se déplacent pour leurs loisirs, pour des vacances. Mais il y a cette partie-là, spécifique, que l'on ne trouve pas. On la retrouve un peu sur Paris-Biarritz, mais on ne la retrouve pas sur toutes les origines et destinations SNCF. Moi, ce que je dis, c'est que cette clientèle-là, il ne faut pas la mécontenter parce qu'aujourd'hui, elle est assez satisfaite du service puisqu'elle arrive directement à Cannes, ou à Antibes. Il ne faut pas la déporter sur une autre gare, et à cette autre gare qui soit Nice Saint-Augustin ou autre, et qu'elle prenne un taxi derrière. Ce n'est pas ce que ces gens-là attendent. Mais effectivement, je suis d'accord avec vous, il y a aussi des gens qui travaillent, comme partout ailleurs.

Laurence GONTARD - On va prendre les interventions de Monsieur Sauri et de Monsieur Isnard avant d'enchaîner sur la partie suivante.

Eric SAURI - Je voulais juste rebondir sur ce que disait Monsieur Rodrigues très justement. Il y a énormément de passagers qui prennent le train régulièrement puisqu'en fait, le deuxième réseau RER, enfin TER après Paris, c'est bien les Alpes-Maritimes. Donc, on a un véritable métro aérien. Donc, j'ai été un peu surpris - je n'étais pas là à la dernière réunion - d'entendre parler du TGV encore une fois sur la ligne historique. Or là, vous expliquez que c'est pour contenter la clientèle senior, très bien. Si vous le faites, vous le faites vraiment hors des périodes de pointe, puisque comme vous le savez, en période de pointe, pour que les pendulaires puissent aller bosser sur tout le département des Alpes-Maritimes, il ne faudrait pas qu'il y ait des TGV en plein milieu.

Olivier PICQ - C'est à regarder finement. Mais la période de pointe d'une desserte TER n'est pas forcément la période de pointe d'une arrivée ou d'un départ des voyages longue distance.

Eric SAURI - Si on veut partager la ligne, il faut qu'il y ait bien, en fait, la différence entre les deux types de clientèle. Parce que c'est vrai que comme tout le monde le sait dans le département, au niveau du TER, c'est plein comme un œuf, c'est pour ça que l'on a des porteurs de plus en plus importants. Et c'est vrai que quand on prend le train tous les jours, et que malheureusement votre TER est en retard et doit laisser passer un TGV, donc vous êtes plantés à Antibes pour laisser passer le TGV. Nous, quand on nous a vendu la ligne TGV PACA en nous disant « super,

15 milliards d'euros, à partir du moment où il y aura la ligne TGV, vous allez avoir la ligne de Napoléon III pour faire pratiquement un RER sur les Alpes-Maritimes », on a dit banco. Là, *a priori*, on est dans une position où la ligne historique serait utilisée par le TGV et par le TER. Si vous êtes obligés de le faire, faites-le, donc pour la clientèle senior, faites-le hors des heures de pointe. Parce que sinon, quelque part, c'est un peu bizarre de dépenser 15 milliards d'euros pour qu'en fait, on retombe dans le même problème qu'actuellement.

Fabien PASTOUR - Monsieur Sauri, clairement, la pointe, elle est dimensionnée avec un TGV par heure et par sens qui passe sur la ligne classique. Et la ligne classique, elle est surutilisée pour le TER. Elle est réservée au TER pendant l'heure de pointe, c'est bien l'objectif qui était poursuivi par ce projet d'avoir une explosion du trafic TER grâce à la ligne nouvelle qui permet de délester la ligne classique. Je pense que ce que disait Monsieur Picq, c'est qu'il faut travailler une heure de pointe pour dimensionner l'infrastructure, et après, il y a tout le reste de la journée où l'on peut changer l'organisation du temps. Cela va dans le sens de ce que vous disiez.

Jean-Philippe ISNARD - Monsieur Picq, j'aurais voulu remettre un petit peu en place quelque chose qui semble avoir échappé à la SNCF.

D'abord, je crois qu'il faut parler ici de la ligne Barcelone-Gênes, c'est-à-dire l'arc méditerranéen dans lequel vient se raccrocher le petit segment qui est la ligne PACA, c'est-à-dire Marseille-Nice. Et je pense que si on parle de Marseille-Nice, vous avez des éléments que vous nous avez apportés qui ne sont pas très ambitieux pour l'avenir, d'abord la clientèle senior, c'est-à-dire le projet est à 40 ans, vous voyez des clientèles seniors qui ont 65 ans, 70 ans. C'est-à-dire qu'une fois que vous aurez la ligne TGV, il n'y aura plus les clients. Je pense qu'il faut quand même prévoir autre chose.

Ensuite, il semblerait que vous ne teniez pas forcément assez compte de la proximité de la ligne TGV, future gare Saint-Augustin, de la proximité de l'aéroport de Nice, parce que l'aéroport de Nice est quand même, caractéristique qu'il lui est tout à fait particulière, c'est un des cinq aéroports au monde qui se trouve en plein centre-ville, alors que pour aller à Paris ou à Roissy, tout ça, il faut faire des kilomètres. Ici, on est à sept kilomètres du centre-ville et on est à l'aéroport. Donc, ça fait une concurrence très importante.

Je pense que quand les gens sont à Nice-ville, s'ils veulent monter à Paris, il y en a beaucoup qui prendront plus facilement l'avion, encore faudrait-il que le TGV marche bien.

Laurence GONTARD - Je vous demande un petit peu de silence quand quelqu'un intervient parce que sinon la personne d'Ubiquis ne peut pas prendre le verbatim.

Jean-Philippe ISNARD - Exactement. Ensuite, les chiffres sur lesquels se base la SNCF pour donner un chiffre de flux que représente la gare de Cannes sont « pipés ». Parce qu'il faut savoir qu'une fois que vous avez enlevé la clientèle de Mouans-Sartoux, de Mandelieu, de Grasse, de tous les environnements de la gare de Cannes qui actuellement est obligée de se rendre à Cannes avec beaucoup de difficultés puisqu'il y a un accès qui est de plus en plus difficile. Donc, une fois que vous avez retiré toute cette clientèle qui n'ira plus à la gare de Cannes, vous allez vous apercevoir que le trafic n'est pas aussi conséquent que vous voulez nous le présenter. Je pense que dès l'instant où vous nous présentez une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes qui sera en dehors du tracé, cette gare va desservir la partie ouest du département des Alpes-Maritimes, et donc va retirer à Cannes ville son trafic. C'est évident, puisque les gens qui débarqueront à Cannes Ouest Alpes-Maritimes, vous allez avoir des Grassois, vous allez avoir des gens de Sophia-Antipolis, vous allez avoir des gens de Mandelieu, qui ne vont plus aller à la gare de Cannes. Donc, déjà, le chiffre de la gare elle-même va fortement chuter. Et on s'apercevra que les chiffres que l'on avait prévus au départ ne sont pas aussi conséquents que l'on ne les avait annoncés. Et actuellement, on ne tient pas assez compte qu'effectivement la gare de Cannes ville reçoit tout le flux de Grasse, Le Cannet (ça, ils iront toujours à la gare de Cannes Ville, forcément),

mais de Grasse, Mandelieu-la-Napoule, Pégomas, même Sophia-Antipolis qui descend à la gare de Cannes parce qu'il n'y a que ce point de contact.

Olivier PICQ - Je vais répondre à votre interpellation. En ce qui concerne la clientèle senior, comme je le disais, ce n'est pas la clientèle principale, c'est une particularité de Cannes, de Nice et d'Antibes, ceci dit, cette clientèle qui tend à progresser n'est pas assez telle, en particulier avec le vieillissement de la population, ce sont des gens qui voyagent de plus en plus parce qu'ils sont en meilleure santé qu'il y a cinquante ans. Donc, ça, c'est des statistiques indéniables, je vous invite à les regarder.

En ce qui concerne l'aéroport, je veux bien répondre, mais la Chambre de Commerce est aussi bien placée, sinon mieux que moi, pour le faire. Je crois que l'expérience montre que certains aéroports qui sont en centre-ville sont souvent contraints dans leur extension. La croissance du trafic aérien, notamment sur les vols moyenne distance et longue distance étant très importante, il y a un intérêt à reporter les vols court-courriers, voire domestiques sur le mode de transport ferroviaire. Et en particulier l'interconnexion dont vous parliez de Gênes-Barcelone, l'interconnexion ferroviaire jusqu'à Gênes est aussi un atout pour l'aéroport de Nice, notamment en drainant les voyageurs aériens de la part de villes périphériques.

Ensuite, sur la gare de Cannes et d'Ouest Alpes-Maritimes, effectivement, il est indéniable qu'en ajoutant aux gares existantes une gare nouvelle, celle-ci va venir empiéter sur certaines gares existantes. Pourquoi ? Parce qu'elle va fournir à ses voyageurs qui précédemment allaient sur des grandes gares existantes, une meilleure accessibilité. C'est tout l'intérêt de cette gare nouvelle, c'est de raccourcir la distance d'accès au réseau ferroviaire pour reporter, pour certains voyages, ces voyageurs sur le train au lieu de prendre la voiture ou l'avion, et même d'induire de nouveaux voyages. Effectivement, il est clair qu'une gare Ouest Alpes-Maritimes viendrait prendre un certain nombre de voyageurs sur la gare de Cannes. Ce sont aujourd'hui des voyageurs qui descendent de Mougins, descendent de Grasse, soit en voiture, soit en train, qui peuvent apporter - ça, c'est à la ville de Cannes à y répondre -, mais certaines interrogations sur la congestion d'accès à Cannes qui peuvent aider à délester un certain trafic.

Laurence GONTARD - Une dernière, dernière, question.

Leslie SOULAS-LEMAIRE - Je voudrais juste rajouter que les études de prévision de trafic qui sont faites, dans mon service, prennent bien en compte justement tout cet aspect d'accessibilité de zone de chalandise et de report d'une population sur une gare parce qu'elle est plus proche et plus accessible. Donc, c'est bien pris en compte.

Jacques MOLINARI - Tout le monde ici connaît notre position sur le maillage et la sécurisation des lignes. Je ne suis pas tout à fait certain que la SNCF se soit penchée sur cette question-là de sécurisation dans les Alpes-Maritimes. C'est en rebond avec les propos de Germain Nallino concernant le fret sur la ligne nouvelle à la traversée des Alpes-Maritimes. Plus généralement, une question de mixité. Cette ligne, la ligne historique, est sujette à un certain nombre de perturbations de toutes origines et extrêmement fréquentes. C'est la raison pour laquelle nous pensons que le tronçon de ligne nouvelle à travers les Alpes-Maritimes doit être mixte pour assurer la sécurité des circulations quoiqu'il arrive. Je rappellerai de façon anecdotique le fait que lors de la coupure du tunnel de Monaco pour rapatrier les rames de Vintimille, il a fallu les faire transiter par l'étoile ferroviaire de Breil. C'est dire à quel point c'est de grande importance de concevoir les lignes nouvelles de cette manière-là. J'aimerais que la SNCF apporte son soutien à cela, la SNCF qui pâtit la première, en tant qu'exploitant majeur, de ces perturbations. Merci.

Claude SEVERAN - C'est le principal souci de la SNCF à la sécurité.

Olivier PICQ - Je crois que ce sujet va être abordé après.

Ensuite, effectivement, aujourd'hui, à long terme, il y a des idées qui germent. C'est lorsque la ligne nouvelle n'est pas utilisée par les transports de voyageurs qu'elle va être utilisée par des transporteurs de fret.

Jacques MOLINARI - Le TER !

Olivier PICQ - Sur le TER, je crois que, compte tenu du parc TER, à brûle-pourpoint, ma réflexion sur le TER, c'est que circuler sur une ligne à grande vitesse, cela induit des équipements qui aujourd'hui ne sont pas sur le TER. Donc, il y a des matériels spécifiques de trains régionaux à grande vitesse pour circuler sur des lignes à grande vitesse. Aujourd'hui, j'ai un peu peur du coût d'équiper tous les matériels de TER pour circuler sur les lignes à grande vitesse.

Jacques MOLINARI - Pardonnez-moi, je me suis mal fait comprendre. Il s'agit tout simplement en cas de coupure sur la ligne littoral de pouvoir assurer les circulations quoiqu'il arrive en utilisant la ligne nouvelle pour faire transiter les rames TER en perdition, à une extrémité de la ligne et les rapatrier au lieu nécessaire. Il s'agit de maintenir la continuité d'exploitation dans des circonstances exceptionnelles. Il ne s'agit pas d'exploiter la ligne nouvelle...

Olivier PICQ - Non, non, je comprends bien. Mais ceci nécessite la possibilité pour les matériels actuels et futurs TER de circuler sur les lignes à grande vitesse. En termes de signalisation, notamment, cela induit un surcoût. Cela induit un coût d'investissement sur le matériel, à comparer. Là encore, il y a un lien économique à faire. Il ne s'agit pas de dire on peut faire ci, on peut faire ça. Je pense qu'il y a des analyses sérieuses à faire. Je retiens votre proposition. Je ne la rejette pas. Mais il y a des coûts en face, à mettre en place, il y a à comparer aux avantages que l'on peut obtenir. Je pense qu'il y a une gestion d'argent qui est en partie public là-dedans, à regarder avec attention.

Laurence GONTARD - Merci beaucoup. Je vous propose d'enchaîner sur les autres réponses à vos questions posées, notamment sur la comparaison entre Cannes La Bocca et Cannes centre.

Fabien PASTOUR - OK. Merci beaucoup Monsieur Picq. On va passer à la suite.

1.2 PRESENTATION DES COUTS DES SCENARIOS POUR LA GARE DE CANNES CENTRE ET DE CANNES LA BOCCA

Fabien PASTOUR - Lors du groupe de travail précédent, vous nous avez demandé des détails sur ce qui nous avait conduits à sortir des coûts de scénarios pour Cannes centre et Cannes La Bocca, et expliquer pourquoi on arrivait à ces chiffres. Donc, j'ai demandé au bureau d'études chez nous de m'expliquer pourquoi ce scénario avait ces coûts-là et pourquoi on était contraint d'envisager certaines solutions.

Donc, d'une manière commune pour Cannes La Bocca et Cannes centre, les deux solutions de ligne nouvelle passeraient par Cannes centre ou Cannes La Bocca, deux scénarios qui ont été écartés par le Comité de pilotage, je vous le rappelle.

Il y a des contraintes géométriques de tracé qui font que l'on a des rayons de courbure assez particuliers et que l'on ne peut pas tordre la ligne tout à fait comme on veut tout le long du tracé. On prend en compte les contraintes d'urbanisme, en particulier à l'est et à l'ouest de Cannes, et dans le centre-ville de Cannes. On prend également les contraintes de relief. Cela nous pose les questions sur les profils en nombre, c'est-à-dire la capacité qu'a la ligne à suivre le relief. Et puis, il y a des servitudes particulières : la traversée de la zone de la Siagne, avec en particulier l'aéroport de Cannes-Mandelieu, son cône d'envol qui contraint de manière très forte les possibilités d'insertion d'ouvrage aérien. Donc pour la traversée de la Siagne, là où normalement on souhaiterait être en aérien, le fait de passer vers Cannes centre ou Cannes La Bocca nous impose de passer dessous. Après, on rajoute à cela des contraintes liées au niveau des plus hautes eaux.

On a vu ce week-end, avec ce qu'il est tombé comme pluie, la capacité qu'a ce bassin à se remplir d'eau.

Il y a des problèmes de gabarit lié au franchissement de certaines routes sur l'ouest de la Siagne particulièrement et des problèmes de perturbations radioélectriques et électromagnétiques liés à l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Donc, en gros, tout cela pour vous dire que l'arrivée sur Cannes, que ce soit sur Cannes La Bocca ou Cannes centre, ce qui m'a été expliqué par la partie technique de la mission LGV PACA, est une arrivée qui se fera, si elle devait se faire un jour, forcément en tunnel.

Donc, en gros - je vais me mettre debout, ce sera peut-être plus simple -, on a un fuseau d'accès à Cannes La Bocca. Là, vous voyez, représentée sur l'écran, une ligne rouge. Si vous êtes au-dessus de cette ligne rouge, vous pouvez passer en surface. Et d'ailleurs, c'est le fuseau sud qui est présenté dans les fuseaux qui sont là. Dès que vous passez cette ligne rouge, vous arrivez dans la zone de l'aéroport de Cannes-Mandelieu et on passe immédiatement en tunnel. Donc, pour Cannes centre, on s'écarte du fuseau médian à hauteur du massif du Tanneron, puis on le rejoint vers Cagnes-sur-Mer. Pour Cannes La Bocca, on passe plutôt sous Mandelieu, et puis on remonte en tunnel après Mougins pour reprendre et filer vers l'est.

Donc, il y a des contraintes géologiques qu'il faut aussi prendre en compte. Le souterrain, la partie souterraine du tracé, du tunnel, on passerait dans une zone plutôt du côté ouest, dans une zone géologique plutôt satisfaisante. La partie Tanneron, c'est plutôt intéressant. Il y a des choses qui sont cohérentes sur lesquelles on peut passer facilement. Par contre, il y a des failles aquifères, donc il y a de l'eau. Et il risque d'y avoir de l'eau au-dessus de nous, mais cette zone est plutôt favorable.

Après, on va arriver sur l'est des fuseaux. Donc, quand on a passé Cannes, on va traverser les zones de Trias. Le Trias, pour les géologues, et dans la salle il y en a, je n'en suis pas un. On m'a expliqué que c'était une zone qui n'était pas du tout favorable avec des gypses, du karstifié, et surtout du karstifié du Keuper qui est extrêmement peu favorable à la percée du tunnel. Après, il y a d'autres types de sols, des cargneules, des argiles plastiques, qui elles, ne sont pas favorables, mais qui ne sont pas non plus excessivement compliquées. Et puis, la particularité, c'est que l'on va avoir des charges d'eau extrêmement importante dans cette zone-là. Je ne pense pas que j'ai dit des bêtises.

C'est cela qui contraint ces scénarios-là.

Après, l'urbanisation, je ne vous cache pas qu'il y a quand même pas mal d'habitats tout autour, donc cela pose des contraintes pour tout ce qui est accès au chantier en tunnel. Pour Cannes centre, ce sera forcément du Cannes centre en souterrain, car pas de possibilité de faire du semi-enterré. Cannes La Bocca a plus de possibilités pour faire des gares en semi-enterré, mais il y a à prendre en compte qu'il faut minimiser l'impact sur le bâti, et prendre en compte le site existant de Cannes La Bocca pour pouvoir insérer cela bien à cet endroit-là.

Pour la partie tunnel de Cannes centre, vu que l'on va passer sous une ville, c'est un tunnel profond qui est *a minima* à 30 mètres de profondeur, parce que l'on doit prendre en compte tous les obstacles éventuels, surtout les immeubles qui ont leurs fondations profondes dans cette zone-là, et on doit passer en dessous pour ne pas les perturber. Donc, une gare à 30 mètres de profondeur avec un accès à la gare de surface de Cannes centre, parce qu'il faut que l'on reconnaisse que ces deux gares, et donc trouver une gare au plus près de la gare existante. Donc c'était assez dur et surtout assez cher.

Pour Cannes La Bocca, que l'on soit en tunnel, ou en semi-enterré, ou en surface, on arrivera forcément en tunnel. Deux têtes de tunnel à mettre avant et après la gare, donc une tête de tunnel au début, à 1,5 kilomètre plus loin à peu près, une deuxième tête de tunnel, voire même un peu plus. Et il faut prendre en compte que, on a essayé de regarder sur la carte comment positionner ces têtes de tunnel et on est près d'immeubles, dont un immeuble qui fait sept étages, donc assez

dur à mettre en œuvre avec des risques pour les bâtis. Puis cela nous fait quand même faire une gare semi-enterrée. Donc, une gare semi-enterrée est une gare que l'on creuse depuis la surface en plongeant des parois sur les côtés, et puis après, on va excaver et venir créer la gare en dessous. Cela demande une emprise en surface importante. Là, dans la zone de La Bocca, cela serait envisageable. Cela fait quand même une gare enterrée à une quinzaine de mètres de profondeur.

Alors, si on met cela en perspective, j'ai demandé à ce que l'on me fasse un tableau dans lequel on ait en comparaison la partie gare souterraine Ouest Alpes-Maritimes. Donc, le cas le plus défavorable, c'est le cas où on est le plus cher pour une gare nouvelle. Le cas d'une gare souterraine à Cannes est le cas le plus favorable, et en ce qui concerne Cannes La Bocca celui où on est en semi-enterré. La gare souterraine d'Ouest Alpes-Maritimes est chiffrée dans tous les scénarios à hauteur de 463 millions d'euros, et la traversée du secteur, c'est environ 3,9 milliards d'euros suivant les différents scénarios. La gare de Cannes en souterrain, elle est plutôt autour du milliard d'euros (136 millions d'euros), et sur ce scénario-là, il vaut 5,8 milliards pour la même traversée de secteur. C'est bien le 1,7 milliard d'euros que je vous avais annoncé lors de la séance précédente.

Dans le cas de la gare semi-enterrée à Cannes La Bocca, le retour d'expérience d'une gare semi-enterrée là...

Rémi QUINTON - Excusez-moi, est-ce que les deux coûts s'additionnent ? C'est le coût de la gare plus le coût de la traversée du secteur.

Robert HENAFF - C'est le coût de la gare plus... ?

Fabien PASTOUR - C'est le coût dont la gare, dont la gare. La gare semi-enterrée de Cannes La Bocca, cela vaut, par notre retour d'expérience, environ 250 000 euros.

Cela s'additionne ? Excusez-moi, j'étais parti particulièrement optimiste. Cela s'additionne.

Donc, pour Cannes La Bocca, même en prenant des estimations basses, 250 millions d'euros, ça nous fait quand même un secteur à 5,5 milliards d'euros. On retrouve bien les écarts annoncés, de 1,7 milliard d'euros, avec un scénario retenu par le comité de pilotage. Voilà.

Ces éléments-là, je peux éventuellement les détailler plus avant, mais j'ai voulu faire plus synthétique pour la présentation. Si vous voulez, on pourra échanger sur la note globale qui va être faite, parce que la demande était plutôt portée par le GIR Alpin.

Jacques MOLINARI - Pourriez-vous revenir sur la première planche, s'il vous plaît ? Oui, c'est ça. Si vous me permettez, je vais me lever. J'ai une question naïve.

Voilà la gare de Cannes La Bocca, le franchissement de la Siagne n'est pas très clair, et il existe, il est déjà à quatre voies. Puisque c'est l'avant-gare de Cannes La Bocca. Et puis alors, on peut se demander pourquoi vous n'avez pas un tracé qui remonte par le sillon que suit l'autoroute... Apparemment, il n'y a aucune nécessité de faire une gare souterraine ici, à moins que vous ne me démontriez que pour partir de Cannes La Bocca, ailleurs, c'est impossible. Mais ce n'est peut-être pas impossible tout à fait parce que vous avez vous-même réalisé dans les études complémentaires, avant le débat public, une étude d'un tracé Cannes La Bocca-Antibes en souterrain, 16 kilomètres, chiffré à 1,1 milliard d'euros, en bitube. C'est vous qui l'avez fait, SNCF et vous.

Alors, il y a quelque chose qui ne va pas. Pourquoi dans ce cas-là, vous avez fort bien accepté un tracé qui part de Cannes La Bocca en direction de l'est, jusqu'à Antibes, et que vous vous refusez à étudier ceci, qui paraît assez simple, avec un franchissement de la Siagne sur un viaduc existant, élargi.

Fabien PASTOUR - Je pense que vous n'avez pas bien écouté puisque l'on vous l'a expliqué juste avant.

Jacques MOLINARI - Vous n'avez rien expliqué du tout. Vous n'avez pas examiné ce tracé. Vous nous avez listé toute une série de...

Laurence GONTARD - Chacun son tour. Monsieur Rodrigues a une question.

Serge RODRIGUES - Ici, si j'ai bien compris, la liaison en tunnel, c'est environ 3 milliards d'euros, sans compter le coût de la gare, en souterrain, dans ce que vous nous avez montré, si j'ai bien compris. Rien que le coût de la traversée du secteur, c'est 5,8 milliards d'euros, donc si on enlève les 900 millions de la gare souterraine à Cannes, il reste...

Des intervenants - Non, non, ça s'ajoute...

Serge RODRIGUES - D'accord, c'est 5,8 milliards d'euros. Et dans la solution H2, dans le document que vous avez présenté, la traversée de Nice, pour 10 kilomètres, c'est 1 milliard d'euros. Comment vous expliquez la différence entre les deux ?

Rémi QUINTON - Vous allez du Var jusqu'à Nice dans ce secteur.

Serge RODRIGUES - Il y a 10 kilomètres de tunnel, c'est 1 milliard d'euros. Et ici, les 5 milliards d'euros comprennent aussi Nice ? Non. Attendez... La traversée de Nice, il y a dix kilomètres pour 1 milliard d'euros. Combien y a-t-il de kilomètres pour 5 milliards d'euros ? C'est ça, la question que je pose.

Fabien PASTOUR - Un milliard d'euros pour 10 kilomètres, c'est à peu près cohérent puisque je vous avais dit que c'était 100 millions d'euros du kilomètre. Ça, c'est bon. Et après, le problème, c'est entre 30 et 35, 35 et 40 kilomètres, le secteur. C'est cette partie. Et en fait, le fait de passer par la partie cannoise, le point d'arrivée par Cannes, Cannes La Bocca ou Cannes centre, Cannes au sens large, influe sur tout le reste du tracé ; parce que vous avez des pentes à prendre en compte pour tout ce qui est tracé en long, qui font que cela modifie tout le tracé en amont, cela modifie aussi toutes les longueurs de tunnels en amont, et en aval. Quand on parle de passer un point, on modifie toute la longueur du scénario.

Philippe MARIE - Les contraintes que vous avez développées pour la gare sur Cannes peuvent-elles également apporter des éléments sur l'hypothèse d'un débranchement ? C'est-à-dire que ce débranchement est un débranchement en tunnel et donc les contraintes que vous avez développées s'appliquent également à cette hypothèse de construction ou ne s'appliquent-elles pas ?

Fabien PASTOUR - La structure géologique de l'ouest de Cannes est différente de celle que l'on a après à l'est. Quand on n'est pas encore dans la Siagne, c'est plus favorable, mais dès que l'on arrive à la Siagne, on doit passer assez profond sous la Siagne. Donc, le débranchement tel qu'il est chiffré à ce jour, il y a une énorme partie en tunnel. Ce qui fait que ça vaut 7 à 800 millions d'euros, voire même un peu plus. Voilà. Donc, ça, c'est pris en compte dans le prix qui a été donné pour ce débranchement à ce jour. Mais après, cela peut s'améliorer si on arrive à faire ce débranchement par Cannes-Grasse ou par un endroit le long de la vallée de la Durance, il y aurait un long tunnel à faire pour un simple débranchement.

Monsieur Molinari, des éléments ont été étudiés il y a quelques années, et depuis, on les a repris, on a affiné nos études. Et puis, il y a certaines solutions qui nous paraissaient évidentes à l'époque, qui depuis sont tombées d'elles-mêmes parce que les études approfondies que l'on a pu faire, plus avancées, nous ont montré que ces éléments n'étaient pas bons, et qu'ils n'étaient pas forcément les meilleurs à retenir.

Pierre DESRIAUX - Puisque l'on parle de ces gares littorales, il y a un aspect qui me préoccupe. C'est en liaison avec le maillage.

Effectivement, on a déjà parlé de l'intérêt du maillage, intérêt pour éventuellement dériver du fret sur la ligne nouvelle, intérêt pour la sécurité. Il y a peut-être un autre aspect que l'on n'a pas abordé, c'est le maillage qui peut s'insérer dans un phasage de l'organisation de la voie. Bon, là,

on parle un peu d'opérationnel, mais c'est important. C'est important en opérationnel pour le chantier qui ne va pas durer un an, mais qui va s'étaler quand même sur une longueur... Bon, c'est un aspect.

Le deuxième aspect, c'est le phasage qui pourrait être éventuellement un phasage financier parce qu'à l'heure actuelle, on ne sait pas bien comment le montage financier va se faire. Va-t-il se faire de manière totale ou partielle ? Devra-t-on échelonner les réalisations sur plusieurs tronçons ? Il est bien évident que si l'on doit échelonner, il faut pouvoir prioriser des tronçons, par exemple Marseille-Toulon ou le tronçon Côte d'Azur, qui est très chargé, si on veut dégager de l'espace pour le RER. Quand on parle du tronçon Côte d'Azur, si on veut, si on imagine un phasage, là vous allez me dire s'il y a une possibilité d'interconnexion sur les gares à l'ouest c'est non, mais sur les gares littorales, cela paraît difficile si on est en souterrain. Donc, c'est un tronçon Les Arcs-Nice obligatoire. C'est quand même un très long tronçon. Et si on avait un nœud d'interconnexion à la hauteur de Cannes littoral, on pourrait réduire de manière significative ce tronçon dans le cadre d'un phasage de construction progressive.

C'est une question que je pose et une problématique à laquelle il faut réfléchir.

Fabien PASTOUR - Moi, pour le phasage, je vais avoir du mal à vous répondre parce que je n'en ai absolument aucune idée, dans quel sens et comment régler ce projet, s'il y en a un d'ailleurs, de phasage. Est-ce que tout le projet démarrera d'un coup ? Je n'en ai aucune idée. Après, l'opportunité de faire telle ou telle partie pour telle ou telle fonctionnalité, je ne peux pas y répondre non plus. Je suis un peu embêté. Je vais prendre votre question et je ne sais pas si on va pouvoir y répondre.

Pierre DESRIAUX - Je pense que c'était une des questions soulevées par Monsieur Cousquer dans son rapport. C'est donc dans la technique du projet un élément à prendre en compte.

Rémi QUINTON - Juste pour rebondir sur le phasage, il y a quand même la variante de faire la virgule de Cannes. Cela permettrait de faire des projets automatiquement. Si on n'arrive pas à aller des Arcs à Nice parce que c'est trop cher en une seule fois, on peut aller des Arcs à Cannes...

Claude SEVERAN - Attendez, on est actuellement... Cannes qu'est-ce qu'il y a ? De l'autre côté, il y a la mer. Qu'est-ce que vous allez faire par la mer ? Rien. A part vous prendre pour des chefs arabes qui eux construisent sur la mer en causant. C'est une affaire entendue. Tout va se passer où ? Eh bien, à partir de Mouans-Sartoux jusqu'à Grasse. Il n'y a plus que cela. C'est toute la vallée de la Siagne qui va prendre. Donc, le problème, c'est que la gare, elle se trouve à la sortie de Mouans-Sartoux. C'est tout.

Vous savez, j'ai 37 ans de travaux à la SNCF alors je peux vous dire que je me suis battu. Et vous savez pourquoi ? Pour la gare de Montchanin. Quand ils ont fait la gare de Montchanin, ils ont fait la gare de Montchanin. On va dépenser des millions d'euros pour faire la gare de Montchanin ? Et maintenant vous savez ce qu'il y a ? Il y a trois pelés et un tondu qui descendent à Montchanin. Et pourquoi ? Parce que le Creusot-Loire a fermé. Il n'y a plus d'ingénieurs, il n'y a plus personne. La SNCF, elle est en déficit.

Laurence GONTARD - Si vous voulez bien, on va traiter le problème des fuseaux après. Là, on apportait des réponses aux questions qui avaient été posées.

Fabien PASTOUR - Je vois mal comment on pourrait, s'il y a un phasage en cours, faire le barreau entre les Arcs, Est Var et Nice. Le temps de pause, je ne le vois pas.

Olivier PICQ - Je voudrais revenir sur l'aspect que vous mettez en avant, sur la sécurité. Si je comprends bien, l'argument que vous développez, c'est de dire s'il y a un problème sur les lignes classiques, si les TER ne peuvent pas circuler sur les lignes classiques, c'est de les délester sur la ligne à grande vitesse, et vice et versa.

Tel que je vois les choses, cela peut bien marcher dans un sens, moins bien dans un autre. Dans le sens où cela marche moins bien, on va prendre un exemple concret, supposons que les

infrastructures soient mises en place plus vers l'Italie, donc une infrastructure à grande vitesse, et vous avez un train qui a pour mission Vintimille-Les Arcs, comme aujourd'hui. On a un problème au niveau de la gare de Menton, par exemple, ou Cannes. Et il y a des dysfonctionnements sur le réseau TER. On aura du mal, voire ce sera quasiment impossible, de détourner ce TER-là sur la ligne à grande vitesse, parce que le train, il a une mission. Et dans ce train-là, il va y avoir des voyageurs qui vont vouloir aller à Monaco, qui vont vouloir aller à Villefranche-sur-Mer.

Si on les détourne sur les lignes à grande vitesse, on va shunter toutes les gares intermédiaires. Donc, il ne faut pas surestimer l'utilisation de la ligne nouvelle au secours des circulations de TER conventionnelles. Cela a un sens pour les trains à grande distance, par exemple, on peut imaginer des circulations hybrides qui empruntent tantôt la ligne existante, tantôt la ligne nouvelle, cela a un sens pour les grands parcours. Mais pour les trains de cabotage omnibus, cela sera très difficile puisque l'on aura un contrat de transport pour les acheminer, dans cet exemple-là, de Vintimille à Villefranche-sur-Mer, et on ne peut pas détourner le train, même jusqu'à Nice, et shunter toutes les gares.

Jean-Philippe ISNARD - Et les trois pèlerins alors ? Ils s'arrêtent partout.

Jacques MOLINARI - Ce sont des circonstances exceptionnelles. Et il s'agit de permettre au matériel d'être réinjecté sur les circulations. Et puis, les voyageurs, on les informe.

Laurence GONTARD - Monsieur Pinon avait une question.

Laurent PINON - Du coup, on a affiché les coûts de combien nous coûterait la gare à Cannes centre *a priori* ? Du coup, est-ce que l'on serait capable d'estimer combien pourrait aussi rapporter la gare de Cannes centre en termes de plus-value dans le cadre d'un véritable projet urbain public autour de cette gare-là, qui pourrait peut-être arriver à permettre d'avoir une approche un peu plus réaliste de ces coûts ?

Fabien PASTOUR - Si vous voulez compléter nos chiffrages en nous donnant ce que cela pourrait vous coûter, parce que ce n'est pas vraiment la maîtrise d'ouvrage RFF.

Laurent PINON - Non, mais du coup, dans le cadre d'un projet public et d'un projet d'aménagement du territoire, en tout cas, cela peut rentrer en ligne de compte et c'est un bilan financier qui serait peut-être à réaliser. Et on se rendrait peut-être compte que finalement, une gare à Cannes centre, c'est peut-être moins cher au final qu'une gare dans le moyen pays.

Laurence GONTARD - Je laisse Monsieur Marie intervenir.

Philippe MARIE - Pour ce qui concerne l'actualité de l'aménagement de la gare de Cannes centre, nous venons d'établir une convention projet réalisation avec l'ensemble des partenaires institutionnels et également donc ferroviaires pour aménager la gare de Cannes centre. Donc, ce projet prend en compte l'évolution des trafics sur les dix années à venir, donc des trafics TER. Et à l'heure actuelle, le périmètre d'emprise de la gare de Cannes centre, c'est 2,5 hectares. C'est 2,5 hectares pour un centre croisette qui fait 57 hectares. Donc, il n'y a pas de possibilité d'aménager une gare TER sur Cannes centre. C'est ce que notre collectivité a exprimé au cours des différentes réunions.

Donc, nous demandons que la gare de Cannes centre soit desservie avec des TGV, mais elle ne peut géométriquement, physiquement, techniquement, financièrement être une gare TGV. Donc, on va dire la même conclusion. Cela a pour conséquence de faire que ce débranchement ait un rapport coût/efficacité qui nous fait douter de la pertinence de ce débranchement et qui nous fait écarter. Donc, notre collectivité s'est prononcée sur ce débranchement. Le coût évalué de ce tunnel, son emprise, son impact pour arriver sur une gare qui est dimensionnée pour un trafic TER et qui ne peut l'être pour un trafic TGV, fait que cette solution n'est pas viable, de notre point de vue.

Eric DAUFES - Alors que l'on a une concurrence très importante sur le plan industriel et des transports, je dirais SNCF ou fer en général, entre Gênes et Barcelone, entre Gênes et Toulon, et

entre Toulon et Barcelone, qu'a-t-on prévu en termes de ferroutage ? Parce que là, cela a été « silence radio » jusqu'à présent. Et tout à l'heure, on a commencé à parler du transport effectivement lourd. Cela peut-être le cas. Nous, c'est une préoccupation que l'on a depuis des années avec nos amis de la Chambre de Commerce italienne, c'est un souci que l'on a et qui est très fort.

Fabien PASTOUR - Sur la partie fret, on en a parlé avec le groupe précédent. La ligne nouvelle n'est pas prévue à ce jour pour être une ligne mixte, pour avoir des trains de fret et des trains de passagers. Par contre, ce que l'on a dit dans les groupes précédents, c'est que la ligne existante, elle, étant délestée de beaucoup de circulation grâce à la ligne nouvelle, permet en dehors de la pointe, de faire circuler plus de fret si un jour le besoin se faisait sentir. Donc, à ce jour, la ligne nouvelle n'est pas prévue pour le fret.

Jean-Philippe ISNARD - Je voulais répondre à la Chambre de Commerce puisque j'ai la chance de les avoir aujourd'hui en face de moi. Nous avons fait des propositions justement pour alléger ce transport de camions entre Barcelone et Gênes. Nous avons actuellement une ligne de ferry qui part de Barcelone qui va directement sur Gênes. Nous avons une ligne de ferry qui part de La Seyne-sur-Mer qui va directement sur Gênes également et sur Naples. Alors, la solution qui avait été proposée, qui a été soumise, c'est tout simplement de mettre, comme pour la Principauté de Monaco, une taxe, un *check-point*. Vous traversez les Alpes-Maritimes, vous payez l'équivalent du prix du bateau.

Donc, vous verrez que d'un seul coup, le trafic va avoir une sérieuse diminution et va rendre enfin le service que l'autoroute A8 doit nous rendre à nous, les citoyens des Alpes-Maritimes, c'est-à-dire ne pas subir ce trafic interfrontalier qui ne correspond absolument à rien, qui ne rapporte strictement rien au département ni aux entrepreneurs, ni aux éventuels exploitants d'une quelconque hôtellerie, carburant ou autre, puisque c'est un trafic qui ne fait que traverser le département.

Alors, ce sujet existe déjà puisque l'on peut en faire une expérience. Vous allez en Suisse par exemple. En Suisse, vous ne pénétrez pas sur le territoire national si vous ne faites que traverser le territoire national. Immédiatement les camions sont mis sur des wagons et les wagonnets-trains traversent le territoire suisse. Alors, on peut envisager éventuellement un nouveau trafic pour la SNCF, ce fameux ferroutage, le mettre au point parce qu'il existe, ou également faire peut-être pas aller jusqu'au prix de la traversée entre Gênes et Barcelone, la société c'est la société Grimaldi qui existe, et tout simplement mettre une taxation au péage d'Antibes actuellement, une taxation pour traverser le département des Alpes-Maritimes. Voilà, c'était la proposition que nous avons faite, qui n'a pas reçu d'écho que nous aurions aimé, que nous souhaitions rencontrer.

Bernard LEVERE - Pour la solution entre merroutage et ferroutage, le merroutage peut tout à fait effectivement être incité, plus incité qu'il ne l'est pour que le camion emprunte effectivement le bateau. Donc, il y a des mesures coercitives qui peuvent être prises. Il n'y a pas que des solutions coercitives. Mais c'est vrai que c'est un potentiel important. Et on a mené avec le Conseil Général et Nice Côte d'Azur une étude sur le potentiel de report du trafic de transit de l'A8 sur ces autoroutes de la mer. C'est une opportunité qu'il faut saisir, mais qui doit être effectivement accompagnée d'un certain nombre de mesures. Il y a des mesures qui ont été prises par rapport à ce que l'on fait les Italiens, d'écobonus qui permet effectivement d'avoir une compensation qui permette aux camionneurs d'être invités à utiliser le bateau. Et puis il y a d'autres mesures qui sur le plan législatif ou au niveau national ou au niveau européen, pourraient effectivement favoriser cette bascule. On constate que sur l'Atlantique, il y a plus d'avancées que sur la Méditerranée. Néanmoins, on peut effectivement espérer qu'un jour, le merroutage soit plus valorisé qu'il ne l'est actuellement. En tout état de cause, on a un peu la prétention de penser que l'avenir, c'est plutôt du merroutage, en tout cas sur notre zone, que du ferroutage.

Fabien PASTOUR - OK. Si cela ne vous dérange pas, on peut avancer puisque l'on ne va pas avoir beaucoup de temps pour discuter des fuseaux. Je voulais que l'on puisse y arriver.

1.3 REPONSE A LA CONTRIBUTION DU COMITE CANNES-GRASSE

Fabien PASTOUR - Donc, la contribution du comité Cannes-Grasse qui nous avait été transmise, on avait promis que l'on la chiffrerait dans le même esprit que ce que l'on a fait pour les différents scénarios. Je voulais vous remettre une fiche qui ressemblait à celles des derniers scénarios, qu'on a pu vous remettre jusqu'à présent. On n'a pas eu le temps de la produire physiquement, par contre on a tous les éléments pour vous répondre.

Donc, le principe de cette contribution était de vous proposer de passer par le nord, de passer par Grasse et puis arriver sur Saint-Isidore, et filer sur l'Italie. Je résume en gros.

C'est une section qui fait 48 kilomètres, jusqu'à l'entrée du tunnel en direction de Monaco, du côté de Saint-Roch. Donc, cette partie-là, on ne l'a pas étudiée, on a pris la partie en amont. Il y a à peu près 2,5 kilomètres de viaduc, c'est à un peu plus de 100 mètres près. C'est environ 2,5 kilomètres. C'est 40 kilomètres de tunnels, et une zone de passage en surface, à l'air libre, d'environ 4 kilomètres. On a regardé ce que l'on pouvait faire en termes de gare. Donc, la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes serait à Grasse, en souterrain, avec une emprise de 1,5 kilomètre à peu près (dont des quais puis des entonnements de part et d'autre). Des entonnements, c'est ce qui permet de desservir les différents quais. Et, la partie sous tunnel, c'est 83 % du trajet. Le raccord est aussi quelque chose que l'on a prévu en plus, pour avoir l'idée de ce que cela coûterait de passer de Nice Saint-Isidore jusqu'à la gare de Nice ville, donc d'avoir un débranchement. Ça, c'est en plus de ce que vous aviez proposé parce que l'on s'est dit « tiens, ce serait intéressant de voir le complément ». Donc, c'est un tunnel de 4 kilomètres à peu près sur un raccordement de l'ordre de 5 kilomètres que l'on avait fait.

On a pris les mêmes hypothèses de calcul pour les évaluations de coût que les autres. C'est la même façon de chiffrer. Le prix de la gare nouvelle TGV de Grasse souterraine, on a estimé cela à peu près à 500 millions d'euros. C'est le prix classique d'une gare souterraine, c'est dans ces environs-là. Le coût de l'infrastructure, c'est plutôt 4 milliards d'euros. Et il y a certains coûts à prendre en compte sur différents éléments de superstructures, qui nous fait que l'on arrive à ce scénario-là, à 5,4 milliards d'euros, pour arriver de la frontière des Alpes-Maritimes jusqu'à Nice Saint-Roch. Il y a le tunnel qui est prévu jusqu'à Saint-Roch pour traverser Nice. Et si on veut faire un débranchement pour aller de Nice Saint-Isidore jusqu'à Nice ville, il faut rajouter à peu près 500 millions d'euros. Donc, ça fait un tronçon à environ 5,9 milliards d'euros.

Donc, ça, on va le mettre en forme pour vous le présenter sur le modèle de la fiche standard des scénarios pour que vous l'ayez. J'ai dit à Monsieur Robert que vous le ferez et qu'on vous le transmettra. Donc, ce scénario-là à 5,9 ou à 5,4 milliards d'euros, si on ne fait pas le débranchement, est quand même assez cher.

Jean-Philippe ISNARD - Et pourquoi la gare souterraine à Grasse et pas en surface ?

Fabien PASTOUR - Parce que vu l'emplacement et la façon d'y arriver, on aura du mal à y arriver autrement qu'en souterrain.

Jean-Philippe ISNARD - Et ce débranchement existe déjà, actuellement, en utilisant la ligne SNCF Cannes-Grasse actuelle, la doubler sur Cannes.

Fabien PASTOUR - Le débranchement sur la ligne classique n'est pas chiffré, par contre. Ce serait en plus.

Gérard ROBERT - Je trouve que là, on n'a pas mis en évidence certains avantages de cette étude. Par exemple, on parle de maillage donc là, il y a un maillage relativement facile, on en avait parlé la dernière fois, notamment. Les correspondances, l'utilisation de la ligne Cannes-Grasse qui est de toute façon prévue à double voie dans vos études, dans toutes vos études. Et donc, le maillage est relativement facile et offre la possibilité de desservir directement Cannes et Cannes

centre puisque là, il n'y a plus besoin de faire une gare nouvelle à Cannes ; on utilise la gare actuelle. Cela correspond aux souhaits de Monsieur Marie qui souhaitait qu'il y ait effectivement une desserte plus étoffée de Cannes, notamment par des TGV terminus Cannes.

Et ensuite, la possibilité d'envoyer directement sur Nice les TGV qui ne desserviraient pas Cannes. Ça, c'est un problème que peut-être la SNCF n'a pas eu le temps d'étudier. Mais, il y a tous ces avantages de ce tracé. Effectivement, il paraît cher, mais il y a à contrebalancer aussi les coûts importants. Quand on parle de la desserte de Cannes par le littoral, et puis Antibes, Nice, etc., les ralentissements que cela impose, redémarrage et démarrage, dix minutes par ci, dix minutes par là, parce qu'il y a Nice-Aéroport, Cannes centre, s'il y a une gare, si on reprend l'exemple de la gare Cannes La Bocca, cela fait deux gares. Ou alors, on oublie complètement la ligne Cannes-Grasse. Enfin, bon, il y a quand même un certain nombre d'avantages qui ne sont pas présentés là.

Fabien PASTOUR - En fait, le raccordement sur la ligne Cannes-Grasse, on n'arrive pas à le faire directement, vu les contraintes de ligne, de tracé de ligne imaginables pour arriver sur Grasse. On était forcément en souterrain dans cette zone-là, et connecter directement en surface les deux lignes, on ne savait pas le faire simplement. Il faudrait que l'on rajoute le prix de la connexion entre Cannes-Grasse et la ligne nouvelle pour voir combien ça pourrait faire. Cela va faire monter l'addition. C'est vrai qu'après, les avantages et les inconvénients, on les étudiera quand on proposera la fiche avec ces éléments-là. Je voulais déjà vous donner les éléments de chiffrage de ce scénario-là.

Olivier PICQ - Je voulais simplement dire que sur les TGV Cannes-Nice-Cannes, ou même Antibes, il semble que - alors c'est un avis d'expert, je n'ai pas regardé - la configuration de ces gares-là montre que l'on n'a pas la capacité de venir retourner des trains. Et si on y retourne des trains, ce sera certainement au détriment de la desserte TER. Retourner des trains, c'est-à-dire le train arrive, il est terminus, il stationne vingt minutes, et puis il repart dans l'autre sens ; vingt minutes c'est un minimum. C'est pareil sur Antibes. Donc, c'est pour ça que ces trains-là, dans la proposition RFF, ils étaient envoyés jusqu'à Nice où il y a le dépôt et où on peut retourner le train. Compte tenu aujourd'hui des emprises relativement restreintes à la fois sur Cannes et sur Antibes, il me semble qu'il vaut mieux faire des trains de passage plutôt que des trains terminus. C'est juste un avis d'expert qui n'engage que moi.

Fabien PASTOUR - Je vous propose que l'on fasse une pause maintenant et qu'après on passe aux fuseaux, éventuellement.

Laurence GONTARD - On fait une petite pause d'un quart d'heure. Donc, les personnes qui souhaitent être interviewées sur la concertation, je vous remercie de bien vouloir vous faire connaître.

Fabien PASTOUR - Cela permettra aussi à Monsieur Picq d'attraper son train.

La séance est suspendue de 16 heures 10 et reprend à 16 heures 30.

2. PRESENTATION ET SELECTION DES FUSEAUX

Laurence GONTARD - Nous allons redémarrer. Fabien va vous présenter les trois fuseaux sur le secteur ouest du département.

2.1 LES FUSEAUX ETUDIES SUR LE TERRITOIRE EN 3D

Fabien PASTOUR - Pour arriver à voir les choses d'une manière un peu plus pratique, plus accessible, on vous a mis au mur des plans à zéro qui vous permettent de voir les trois fuseaux qui font entre 1 000, 1 600 et 1 800 mètres suivant les parties. On va les balayer du nord au sud.

Ce que je vous demande de regarder comme couleur, c'est que vous allez avoir ici une teinte plutôt foncée, par exemple, qui veut dire que là, dans ce secteur-là, on sera de manière privilégiée, en tunnel. Après, vous aurez une zone qui sera toujours un peu foncée que l'on va appeler passage dit « indéterminé ». Ce sont des zones dans lesquelles on ne sait pas actuellement si on sera en tunnel ou en surface ou en aérien. Donc, ce sont des zones qu'il faut que l'on étudie encore plus avant, et on en discute ensemble. Puis vous allez avoir des zones que l'on voit par exemple plus loin là-bas, dans la Siagne, on verra, peut-être pas dans ce fuseau-là, mais dans d'autres, la traversée de la Siagne en aérien, donc une zone très claire. Et puis là, vous le voyez au loin au nord, la zone en bleu, c'est la zone où l'on pense pouvoir mettre une gare.

Dans ce film-là, vous allez voir plusieurs choses s'afficher. Je vais vous les montrer. Il y a un laser qui va s'afficher autour des limitations. Je vais mettre l'hydrographie, c'est-à-dire les cours d'eau connus - si cette machine veut bien ne pas planter tout de suite -, les communes, les massifs. Je vais vous mettre aussi les limites communales et les voies ferrées. Comme ça, on verra Cannes-Grasse et la voie du littoral sur le tracé. Après, on pourra regarder d'autres éléments et entrer dans le terrain s'il le faut. Et donc, ce que je vous propose, c'est que l'on survole le tracé et que l'on fasse de temps en temps des pauses pour vous présenter certains éléments.

2.1.1 FUSEAU NORD

Voilà le fuseau nord. C'est celui qui va passer dans la zone d'Auribeau-sur-Siagne. Donc on voit la zone d'Auribeau-sur-Siagne arriver. Vous voyez qu'ici, on est plutôt en tunnel. Donc, toute cette partie-là est en tunnel. On est en tunnel, oui. Vous voyez qu'il y a des petits lacs qui sont projetés. On est en trois dimensions, donc on voit les Gorges de la Siagne se profiler vers Auribeau. Et là, vous voyez un changement de couleur qui arrive. Et là, c'est une zone où on est dans un passage indéterminé. Il se peut que l'on puisse trouver des passages en surface, mais à ce jour, on n'a pas arrêté de position ferme.

On continue le survol... On passe la zone des grands vallons, vallon des Isnards, vallon du Turc. On va arriver sur le vallon de Grasse, le vallon de Saint-Marc ici. Vous voyez un trait rouge, dans le fond. Voilà ; ce trait rouge ici que je suis avec mon pointeur est la ligne Cannes-Grasse. Donc, c'est une zone bleue parce que c'est une zone dans laquelle on peut imaginer poser une gare qui serait celle du scénario d'un fuseau plutôt nord, donc une gare qui serait du côté de Plan-de-Grasse, du côté du quartier de Saint-Marc. Voilà.

Puis derrière, on va partir vers Valbonne avec une zone de tunnels puisque l'on arrive dans les zones avec du relief. Donc, un passage sous les zones habitées de Valbonne en tunnels. Et puis une zone après Valbonne dans laquelle on pourrait avoir des respirations et des passages en surface. Donc, ici, vous voyez que l'on repasse dans une couleur un peu plus claire, donc indéterminée. Des passages sous des habitations, qui sont en tunnels. Puis on va arriver vers Villeneuve-Loubet. Vous voyez toujours des zones d'alternance passage indéterminé-tunnel. Villeneuve-Loubet, un cours d'eau qui est représenté ici, et donc tout Villeneuve-Loubet est en tunnel. Et puis, la zone en amont de Villeneuve-Loubet, ici, sur laquelle c'est plutôt, pour l'instant, un passage indéterminé. On ne sait pas encore comment passer dans cette zone-là.

On va passer Cagnes-sur-Mer. Là, on est dans une zone de tunnels. Vous voyez la ligne classique qui apparaît ici, la ligne littorale, et puis au loin, Saint-Laurent-du-Var, et ici Cap 3000 si mes souvenirs sont bons. Et donc, il faut arriver à converger en amont du Var, sortir en tunnel dans cette zone, quelque part, pour arriver à se connecter sur une ligne existante, et puis passer le Var en viaduc. On arrive dans ce fuseau-là. C'est un fuseau dans lequel on a pris en compte le fait que l'on passait en surface. Vous verrez que l'on peut passer en souterrain, donc le fuseau sera plus large. Quand on est en surface, on se raccroche à une ligne existante donc le fuseau se rétrécit à l'épaisseur ou à la largeur de l'infrastructure existante.

Donc là, la zone dans laquelle il y aurait Nice-Aéroport. Et puis, on voit la gare de Nice ville qui arrive au loin. La gare de Nice ville, puis derrière, vous avez l'arrivée sur Saint-Roch, on va dire, toute cette partie-là où là on plonge en tunnel pour passer vers l'Italie. Vous passez vers Le Taillon. Là, c'est du tunnel. Vous voyez la ligne classique qui est en bord de mer, ici. Et là, vous avez le piton avec Eze. Et ici, vous avez le vallon d'Eze dans lequel éventuellement, on pourrait avoir une respiration et passer en surface. C'est une zone qui est faisable en surface.

Et puis là, on va arriver sur Monaco : la gare de Monaco, la gare nouvelle de Monaco dans ce secteur-là. Alors, ne rigolez pas, mais les cartes que l'on a sont des cartes françaises sur lesquelles il n'y a pas Monaco. Donc, Monaco n'apparaît pas. La seule chose qui apparaisse, c'est Beausoleil. Mais je vous rassure, ça, c'est Monaco. La gare actuelle est dans le périmètre de celle-ci, par là. Il n'y a rien sur Monaco, il faut que je récupère les données. C'est une demande du bureau d'études. Si je mets le scan 25, donc l'écran carte classique, je l'ai.

Et puis là, donc on file vers l'Italie, on a Roquebrune ici. Puis, donc vous voyez, on est dans le tunnel pratiquement partout. Là, il y a une zone indéterminée où on pourrait éventuellement respirer. Donc, vous voyez l'autoroute ici. Et donc là, on a la frontière qui est là. Donc, ça c'est le fuseau qui est le plus au nord, celui qui passe pour le secteur qui nous concerne ici, l'ouest des Alpes-Maritimes par Auribeau.

Et on va passer au fuseau intermédiaire... si cela veut bien se charger... Si j'allège un peu la carte des éléments du fuseau précédent pour que cela se fasse assez rapidement parce que c'est assez lourd comme fichier.

2.1.2 FUSEAU MEDIAN

Ça, c'est le fuseau médian. C'est celui qui va passer la vallée de la Siagne, on va dire pour arriver au nord de Mougins. Donc, toujours ici, du tunnel. Excusez-moi, j'accélère un peu parce que c'est vraiment très lent. Et donc, la vallée de la Siagne qui est là. Mandelieu-la-Napoule ici. Donc, c'est le fuseau médian, donc qui va traverser la Siagne en surface, en viaduc normalement. Il faudra que l'on puisse déboucher et puis mettre une tête de tunnel d'un côté, et une autre tête de tunnel de l'autre pour arriver à insérer cette ligne dans ce fuseau qui est assez large, quand même. La Siagne est là. Vous voyez qu'il y a ici une zone indéterminée, puis derrière il y a des reliefs et tout de suite un passage en tunnel. Et puis ici, la zone de la gare potentielle d'Ouest Alpes-Maritimes, donc avec la ligne Cannes-Grasse qui est ici la ligne en trait rouge. Et puis, si on peut se mettre en verticale, on voit que la pénétrante n'est pas très loin non plus. Donc, il y a la pénétrante qui est dans le coin. Donc un site où la gare serait soit enterrée, soit semi-enterrée ; c'est à déterminer.

Robert HENAFF - Quelles sont les différences d'altitudes entre le bas et le haut ?

Fabien PASTOUR - Entre ici et là ?

Robert HENAFF - Il y a 90 mètres en haut à peu près, mais en bas ?

Fabien PASTOUR - Il faudrait que je mesure. Je peux le faire après. Je peux vous le faire si vous voulez.

Robert HENAFF - Cela justifie la gare enterrée.

Fabien PASTOUR - Là, on regardera avec les scans 25 tout à l'heure donc des cartes topographiques qui permettent de voir. Je dois les avoir aussi. Donc, la zone de la gare et puis derrière, vous voyez Valbonne ici, avec le passage de toute la zone de Sophia-Antipolis, les zones habitées en tunnel, puis derrière des zones un peu moins vallonnées dans lesquelles on peut éventuellement penser à mettre des respirations, donc avoir des sorties de tunnel, ce qui est peut-être intéressant en termes de construction de ligne. On pourrait faire un tunnel plus long, mais

c'est pas mal d'avoir plusieurs tunnels les uns après les autres pour avoir plusieurs têtes de tunnel, plusieurs démarrages de chantier.

Donc c'est une zone boisée ici, on le voit. Et puis derrière, une zone habitée dans laquelle on passerait en souterrain. Vous voyez Biot ici. Ici, c'est en tunnel. Biot est plus vers le sud. Là, par exemple, il y a une zone de carrières dans laquelle on pourrait imaginer sortir et rentrer. Ce serait peut-être intéressant.

Jean-Philippe ISNARD - Surtout déposer les remblais parce que tous les tunnels, ça va faire du remblai. Vous allez pouvoir enfin faire la piste nord de l'aéroport de Nice.

Fabien PASTOUR - Dans un des groupes de travail du côté de Riviera Paillons, on m'a proposé d'agrandir la surface de la Principauté de Monaco.

Jean-Philippe ISNARD - Ou alors faire une piste de plus sur l'aéroport de Nice.

Fabien PASTOUR - Faire quelques pistes...

Laurence GONTARD - Sachant que le groupe est toujours enregistré, merci toujours de vous présenter avant vos interventions.

Fabien PASTOUR - Donc là, on arrive à la zone de convergence. Donc, c'est la zone qui est plutôt du côté de Villeneuve-Loubet, toujours des zones en tunnel, puis avant Villeneuve-Loubet, une zone ici dans laquelle il y a une possibilité de passer en surface. Donc, le secteur est indéterminé parce qu'il y a quand même beaucoup de choses à regarder pour pouvoir mettre la ligne ici. Donc, c'est pour ça que c'est indéterminé.

Après, vous arrivez sur Cagnes-sur-Mer et puis Saint-Laurent-du-Var, donc là, c'est une grande zone dans laquelle on est en tunnel. Et puis, on va s'arrêter au Var parce que là, je vais vous montrer le fuseau qui est plus large parce que c'est le fuseau tunnel, mais, en gros, à partir du passage de Saint-Laurent-du-Var, on a une partie jusqu'à l'Italie, c'est exactement la même. Vous voyez que l'on arrive sur le Var avec ici un fuseau qui est beaucoup plus large pour le passage. En fait, c'est le cas où on a le fuseau où on passe en souterrain sous Nice. C'est pour ça qu'il est plus large parce que l'on a plus de possibilités, plus de latitude de passage.

Eric DAUFES - Et la gare multimodale ?

Fabien PASTOUR - De Nice Aéroport ? Elle est dans cette zone ici. Le MIN, l'ancien MIN, le MIN qui va disparaître est là. Il y a des espaces qui vont être libérés.

Jacques MOLINARI - « Libéré », ce n'est pas tellement le terme qui convient. « Occupé ».

Jean-Philippe ISNARD - C'est une image.

Fabien PASTOUR - Voilà. Donc, c'était le deuxième fuseau.

2.1.3 FUSEAU SUD

Et donc, je vais vous montrer le troisième fuseau, qui est le fuseau sud, donc c'est celui qui passe au sud de Mougins ou au nord de Cannes, comme vous voulez.

Là, on est donc sur le fuseau sud. Vous voyez l'autoroute ici... Le Tanneron. Il m'en manque un morceau, excusez-moi.

Jacques MOLINARI - Vous serez gentil la prochaine fois de faire un fuseau qui continue sur cet axe-là, et aboutit au rivage.

Fabien PASTOUR - Cela ne fait partie des demandes d'études.

Jacques MOLINARI - Mais cela fait partie de la nôtre.

Fabien PASTOUR - On a répondu. On a donné les éléments que l'on avait, maintenant on va continuer sur ce que d'abord on a étudié.

Donc, Le Tanneron, l'Estérel, pardon. Le long de l'autoroute, on pourrait imaginer de coupler l'autoroute et la ligne nouvelle.

Jean-Philippe ISNARD - C'est Natura 2000, là.

Fabien PASTOUR - Plutôt des zones de tunnels ici. Effectivement, c'est indéterminé parce que l'on se pose les questions de savoir comment jumeler les deux.

Vous arrivez après. Vous voyez Mandelieu ici. Donc, il y a l'aéroport de Mandelieu qui est là. Et on va s'arrêter deux secondes sur le passage de la Siagne. Donc là, vous avez la limite du cône d'envol de l'aéroport qui se trouve ici. Dans cette zone-là, vous voyez du jaune clair, donc du clair, ça veut dire que l'on peut passer en surface ici. Et dans les deux fuseaux que je viens de vous présenter, celui qui passe au nord de Mougins et celui-ci, ce sont les deux fuseaux où dans l'autre partie du département, c'est-à-dire dans l'ouest des Alpes-Maritimes, on est en surface, de manière certaine, parce qu'il faut que l'on passe la Siagne en surface. Dans ces zones-là, on ne peut pas passer en tunnels, c'est trop compliqué.

Jean-Philippe ISNARD - Et la surface, vous la voyez comment ? En viaduc ou en remblai ?

Fabien PASTOUR - Il y aura certainement du remblai, mais il y aura un gros viaduc parce que l'on a un passage hydraulique avec des transparences hydrauliques à maintenir. Je ne dis pas de bêtise, Joël, là-dessus ?

Joël CONSTANS - Non, non.

Fabien PASTOUR - Donc, on continue. Là, vous arrivez sur la zone de la gare potentielle de l'Ouest Alpes-Maritimes. Donc, là, on est au sud de Mougins. Ici, on est plutôt dans le coin, du côté de Ranguin. Donc, c'est entre Ranguin et le sud de Mougins.

Rémi QUINTON - Le viaduc qui traverse la Siagne, vous avez déjà une idée de la hauteur du viaduc ou c'est beaucoup trop tôt pour l'instant pour savoir ce genre de chose ?

Fabien PASTOUR - C'est beaucoup trop tôt.

Rémi QUINTON - J'ai une autre question. Quelle est la hauteur maximale d'un viaduc que l'on sait faire ? Je ne suis pas expert en génie civil.

Joël CONSTANS - On pourrait dire que la technique peut tout. Vous avez vu Millau. On peut faire des viaducs de 300 mètres de haut ou plus.

Robert HENAFF - En Espagne, il y a du TGV à 200, 215, 218 mètres.

Claude SEVERAN - Il y en a un, sur l'ancienne ligne, sur la ligne que l'on a faite, il fait 280 mètres si mes souvenirs sont exacts. C'est le viaduc de la Digoine. Et celui-là, il est haut ; je peux vous dire qu'il est haut !

Jean-Philippe ISNARD - Je ne vois pas un viaduc de 200 mètres de haut dans la vallée de la Siagne.

Fabien PASTOUR - Donc, on peut regarder également deux secondes. La gare Ouest Alpes-Maritimes. Donc, je vous ai dit que dans le scénario médian, celui plus médian dans lequel on était au nord de Mougins, où on voyait la connexion que l'on pouvait imaginer avec la pénétrante. Dans le fuseau sud, on voit l'autoroute. S'il y a une gare dans ce coin-là, il y aura peut-être aussi la bonne idée de la connecter avec un échangeur sur l'autoroute. L'échangeur est un peu plus en amont. Il n'y en a pas ici encore. Il est un peu plus par ici l'échangeur, dans cette zone-là. Je vous montrerai si vous voulez, après. Donc il y a aussi la possibilité de se dire cette gare, si on la met dans cette zone-là, elle peut être connectée à l'autoroute et puis derrière, on voit l'autoroute en prolongement. L'autoroute est dans le fuseau. Donc, on peut aussi imaginer un peu plus loin, là,

dans les zones indéterminées, coupler les deux. Là ici, on est en tunnel, certes. Mais derrière, vous allez voir, ici, on va repasser dans une zone indéterminée. Là, c'est l'échangeur avec la sortie numéro 42, si je me souviens bien son nom, c'est le rond-point de Churchill qui remonte. Toute cette zone-là, c'est du tunnel. Et puis ici, on voit qu'il y a des espaces boisés. On voit l'autoroute et on imagine que l'on peut éventuellement coller la ligne nouvelle à l'autoroute et peut-être ou passer quelque part ici, ou se ménager des respirations.

Oui, il y a des golfs ici. Je n'ai plus les communes qui s'affichent. Biot était par là. Là, vous voyez que l'on va arriver à Villeneuve-Loubet, sur l'hippodrome de Villeneuve-Loubet. Donc, on converge toujours vers Villeneuve-Loubet, donc ça, c'est Villeneuve-Loubet. Le Loup est là. Puis, vous avez Saint-Laurent-du-Var, toute la zone de Saint-Laurent-du-Var, et Cagnes-sur-Mer qui est devant vous. Et puis, comme pour les autres, on va venir se connecter à la ligne existante, du côté de Saint-Laurent-du-Var ici, pour passer le Var en diagonale.

Donc, les trois fuseaux se connectent tous pratiquement au même endroit, ici. Et puis, vers l'Italie, ce sont les fuseaux qui sont assez larges. Voilà.

Est-ce que vous avez des questions particulières ? Vous voulez que je fasse des zooms sur certains points particuliers des fuseaux ?

Jacques MOLINARI - Pour ma compréhension personnelle, j'aurais préféré voir une carte avec les courbes de niveau, « bovinement ». Nous nous sommes amusés à le faire avec des moyens rustiques. C'est extrêmement riche d'enseignement. D'abord, savoir connaître le relief. Et puis, deuxièmement, ça, on le voit, c'est amusant, on se promène, c'est agréable de regarder. Mais des cartes, bien sûr. Et ensuite, le paramètre principal, ce sont les caractéristiques de votre ligne. Si on accepte et on impose des rampes de 35 millimètres par mètre, cela change énormément de choses en regard de rampes, disons de 12 millimètres. Cela définit le tracé. Finalement, c'est d'une part les rampes et d'autre part la vitesse de ligne. Si on veut circuler à 270 kilomètres à l'heure, ça fait des rayons de courbe de, je ne les ai plus en tête, de 5 900 mètres. Et si on accepte 200 kilomètres à l'heure, on abaisse les rayons de courbe à 2 000 mètres. C'est ça qui définit le tracé. Et ce n'est pas le paysage, l'aspect, l'apparence du paysage.

D'abord, définissez-nous le relief tel qu'il est. Ensuite, définissez les paramètres que vous avez adoptés pour le tracé de cette ligne, et puis on pourrait peut-être, à ce moment-là, faire un choix entre des caractéristiques de grande vitesse et de forte rampe ou de faible vitesse et de faible rampe. Et, à ce moment-là, on comprendrait l'existence de vos fuseaux. Mais sinon, vos trois fuseaux, cela nous paraît être, en ce qui me concerne, de la fantaisie. On choisit de passer là. On ne connaît pas les raisons qui vous ont fait définir ces fuseaux-là. On ne connaît pas les raisons pour lesquelles vous avez écarté celui que nous proposons, et surtout...

Fabien PASTOUR - Monsieur Molinari, on vous l'a expliqué plusieurs fois. Cela fait trois groupes de travail que l'on vous l'explique. Vous ne voulez pas l'entendre, dites plutôt que vous ne voulez pas l'entendre. C'est plutôt ça. Vous n'êtes pas convaincu. Dites plutôt ça.

Jacques MOLINARI - A partir de critères concrets, c'est-à-dire le relief d'une part et les caractéristiques de ligne.

Fabien PASTOUR - Alors Monsieur Molinari, je vais vous redire ce que je vous dis à chaque groupe de travail, dans différents groupes de travail auxquels vous participez. Dans ce projet-là, on a décidé de travailler dans une certaine manière. On a décidé de travailler d'abord sur les fonctionnalités attendues du projet, on discute des fonctionnalités du projet. Et après, on va projeter ces fonctionnalités sur un fuseau. Et puis ce fuseau-là, on va essayer de tracer des choses dedans. A ce jour, on en est à choisir un fuseau, on n'en est pas au tracé. Choisissons un fuseau. Le fuseau, il dépend de la zone dans laquelle on doit mettre une des fonctionnalités, laquelle fonctionnalité la gare Ouest Alpes-Maritimes par exemple ici, dans ce secteur-là. Regardons où on met cette gare. On va trouver un fuseau, on va trouver ce fuseau-là, on va permettre de tracer différentes possibilités de passer dans ce fuseau-là. Mettons les choses dans

l'ordre. On n'en est pas au tracé, on en est au choix des fuseaux en fonction des fonctionnalités que l'on a vues ensemble.

Jacques MOLINARI - Et si on ne veut pas de la gare ? Et si on ne veut pas de la gare Ouest Alpes-Maritimes pour passer ? Parce que la question reste posée. On peut ne pas vouloir la gare Ouest Alpes-Maritimes. Et alors ? Trouvez-nous le fuseau qui correspond à l'absence de gare Ouest Alpes-Maritimes.

Fabien PASTOUR - Monsieur Molinari, on va revenir à la discussion que l'on a eue au dernier groupe de travail. Qui dit ne pas y avoir de gare, cela a été vu avec Monsieur Picq, il l'a confirmé, je pense, avec un certain nombre de choses, mais pas de gare Ouest Alpes-Maritimes, cela revient à ne pas faire pas de ligne nouvelle.

Jacques MOLINARI - Une gare Ouest Alpes-Maritimes, on s'entend...

Fabien PASTOUR - Pas de gare Ouest Alpes-Maritimes, c'est pas de ligne nouvelle. On ne sait pas financer une ligne nouvelle si on n'a pas de trains qui passent sur cette ligne. Ce n'est pas du chantage, ce sont des éléments factuels, Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - J'ai voulu dire pas de gare Ouest Alpes-Maritimes, mais une gare du littoral cannois.

Fabien PASTOUR - Cette gare du littoral cannois, on vous a expliqué pourquoi elle avait été écartée par le Comité de pilotage. Elle n'est pas à la concertation parce qu'elle n'a pas de viabilité financière. Et puis elle n'est même pas demandée par les Cannois eux-mêmes.

Jacques MOLINARI - On n'a aucune idée de la manière dont vous fonctionnez au Comité de pilotage. Mais on commence à connaître la manière selon laquelle vous fonctionnez aux Comités territoriaux, qui sont des chambres d'enregistrement, on n'a pas vu la moindre discussion sur les parties techniques à adopter. Alors, ne vous dérobez pas en nous disant c'est le COPIL qui a décidé. Sur quels critères ? Nous, on voudrait savoir. Sinon, ne nous demandez pas notre avis. Vous sollicitez notre avis dans le cadre des concertations. Cette concertation, il faut que ce soit entièrement ouvert.

Fabien PASTOUR - Cela fait trois groupes de travail que je vous explique. Je vous l'explique. Les cofinanceurs, depuis trois groupes de travail, je vous le dis, les cofinanceurs nous ont expliqué que la gare de Cannes tuait le projet. Avec 1,7 milliard d'euros de plus, on tuait le projet. C'est un repoussoir. On vous explique également en termes de prospective qu'il y a une opportunité à avoir cette gare ailleurs, une deuxième gare dans cette zone. Vous voulez ne pas l'entendre, vous ne l'entendez pas, d'accord. Mais ne dites pas que l'on ne vous explique pas les choses.

Jacques MOLINARI - Parce que vos arguments sont purement financiers.

Fabien PASTOUR - Non, Monsieur. Il y a aussi des éléments de prospective qui montrent que cette gare serait utile.

Jacques MOLINARI - Il y a deux personnes qui décident.

Laurence GONTARD - Monsieur Molinari, vos questions, on les a entendues dans tous les groupes de travail, on a essayé d'y répondre. Maintenant, je propose de passer la parole à Monsieur Henaff sur les fuseaux.

Robert HENAFF - La ville de Nice a manifesté quand même à plusieurs reprises l'intérêt de la gare qu'on lui proposait, à Saint-Augustin, à Saint-Isidore. Or là, vos trois schémas aboutissent systématiquement à Saint-Augustin. Pourquoi n'y a-t-il pas une seule option possible sur le nord de la plaine du Var ?

Fabien PASTOUR - Tout à fait. Tout à fait, vous avez raison.

Robert HENAFF - Monsieur Estrosi l'a encore dit il y a quinze jours à peu près. Il voulait que ce soit étudié.

Fabien PASTOUR - C'est les éléments dont nous disposons. Ce sont des décisions qui ont déjà été prises par NCA et par Nice, sur l'aménagement de la plaine du Var, sur le pôle d'échange de Nice Aéroport, et leur position qui est exprimée...

Jean-Philippe ISNARD - L'agence d'urbanisme de Nice travaille dans le sens d'une gare Saint-Isidore, et aussi d'une gare Saint-Augustin. Mais, on y travaille. On n'a pas voulu exclure totalement Saint-Augustin. Ça m'étonne. C'est la première fois que je vois que systématiquement vos trois fuseaux passent par le bas du Var.

Fabien PASTOUR - Je peux éventuellement le projeter, mais on a le schéma de transport de NCA qui est à l'horizon 2030, c'est leur schéma de transport, c'est le schéma de NCA dans lequel pour eux, la gare de Nice Aéroport existe, le train passe par là, il ne passe pas du tout de train par Nice Saint-Isidore. C'est celui qui est sur le site de Nice Côte d'Azur. Et la commande de Nice, Nice Côte d'Azur fait partie du Comité de pilotage de la LGV. S'ils avaient souhaité que l'on passe par Nice Saint-Isidore, ils l'auraient exprimé largement. Et à ce jour, leur position n'est pas de passer par Nice Saint-Isidore. Que ce soit Nice Côte d'Azur ou Nice tout court, ils n'ont jamais demandé par Nice Saint-Isidore.

Jean-Philippe ISNARD - Une question. Est-ce que les populations ont été consultées sur le choix éventuel ? Parce que c'est bien beau qu'il y ait des organismes, NCA, nouveau centre, je ne sais pas comment vous appelez cela, mais les populations n'ont jamais été consultées. Là effectivement, je suis d'accord avec Monsieur Henaff. Effectivement, même le tracé nord n'est même pas pris en compte. Il y a ces trois tracés, vous choisissez entre les trois. Eh bien non, on ne choisit pas entre les trois. On vous dit : Monsieur, la gare de Saint-Isidore n'est pas dénuée de toute réflexion idiote et elle a peut-être son rôle à jouer, et mettez-la dans les propositions, même si elle ne sera pas acceptée parce que l'on ne sait même pas si elle ne sera pas acceptée. Moi, je vous dis franchement, présentez ce projet aux populations, ce n'est pas sûr que le tracé Saint-Isidore ne soit pas accepté. Vous comprenez ce que je veux dire ? Alors que là, on passe obligatoirement par Nice Saint-Augustin. Voilà. Je vous signale que bon, maintenant, si vous voulez faire l'embranchement, même au départ de Saint-Isidore, on peut faire un embranchement avec trois files de rails, avec la ligne 3 du futur tramway, avec tout ce qui existe déjà. Donc, je ne vois pas pourquoi on a effectivement éliminé d'emblée Nice Saint-Isidore. Alors que là vous avez l'autoroute A8 qui arrive, donc la meilleure desserte routière du département, elle arrive ici. Vraiment, on ne comprend pas pour quelle raison cela n'a pas été pris en compte.

Jacques MOLINARI - Raisonons par l'absurde. Si le SCOT Ouest avait de l'argent, il imposerait la gare sur le littoral cannois. C'est ça le raisonnement que vous tenez depuis le début. Le cofinanceur décide. Et puis, acceptez les décisions des cofinanceurs. Le rapport de force va peut-être changer sous peu.

Jean-Philippe ISNARD - Quand le public s'en mêlera, le rapport de force va changer. Parce que pour l'instant, le grand public n'a pas été consulté. Et je peux vous dire une chose, que le public, ce sont des électeurs. Et quand les électeurs vont commencer à entrer en ligne de compte, vous allez voir que les tracés vont changer. Ça, j'en suis certain.

Fabien PASTOUR - Pour ce qui est du tracé par Nice Saint-Isidore, ce qui était proposé par le Comité Cannes-Grasse, on a évalué financièrement ce que cela pouvait coûter. C'est vrai qu'il y a peut-être des avantages dans le fond. Il a un énorme souci, c'est qu'il vaut extrêmement cher. Alors après, il a peut-être des aménagements. C'est à voir. Mais est-ce que ça, ce n'est pas un des éléments qui ferait que ce scénario-là tomberait ? Mais, clairement, les politiques locaux, que ce soit Nice, Nice Côte d'Azur, nous ont demandé de passer par Nice Aéroport et d'étudier cette solution-là. Donc, c'est la solution que l'on étudie.

Après, clairement, la démocratie veut qu'il y ait des gens qui soient élus et essaient de réfléchir à l'aménagement du territoire, c'est leur travail, et que derrière, il y ait des processus de concertation comme celui dans lequel nous sommes tous aujourd'hui, pour discuter des éléments du projet. Ce

processus, il a démarré il y a très longtemps, avec un débat public, il y a eu des cahiers d'acteurs, il y a eu beaucoup de choses. Et énormément d'éléments ont été vus. Et à l'époque, ça m'étonnerait que l'on n'ait pas parlé du passage par le nord ou divers passages.

Robert HENAFF - L'aménagement d'un point de vue Var n'était pas en projet à cette époque-là. En 2005, on ne parlait pas de l'aménagement de la plaine du Var. On en parle depuis 18 mois, pas plus.

Jean-Philippe ISNARD - Puis-je intervenir ? Je voulais dire quand même qu'effectivement, il y a 18 mois, l'aménagement de la plaine du Var n'était pas encore en question. Mais en plus, je vous signale que cela fait 4 ans que l'on parle de cette ligne LGV à laquelle nous assistons à des réunions. Depuis 4 ans, cela fait exactement six mois ou un an que l'on parle enfin du département des Alpes-Maritimes. A Aubagne, lors d'une réunion sur le sujet, j'avais signalé que curieusement, le département des Alpes-Maritimes était muet sur cette question. Effectivement, on parlait des Bouches-du-Rhône, on parlait du Var. Mais curieusement, les Alpes-Maritimes étaient toujours dans le nuage le plus complet. Là, nous arrivons au vif du sujet. Moi, je suis d'accord avec les gens qui proposent de dire que l'on ne peut pas déterminer aujourd'hui un tracé qui est un des trois tracés qui sont quasiment identiques d'ailleurs. Moi, je pense qu'effectivement, la gare de Saint-Isidore doit être proposée à la concertation parce qu'elle offre des avantages. Et il semblerait que balayer du revers de la main ces éventuels avantages, même le « coût », je ne suis pas tout à fait convaincu du coût, du surcoût que cela représenterait que de passer à travers la ville de Nice. Enfin bon, passons. Mais je pense qu'il y a des projets qui ne doivent pas être balayés du revers de la main. Voilà. Et là, on est trop sur des tracés qui se ressemblent plus ou moins.

Rémi QUINTON - Je ne suis pas d'accord quand vous dites que les trois tracés sont les mêmes parce qu'on voit bien qu'il y a trois positions de gare différentes. En gros, vous en avez une vers Plan-de-Grasse, une autre vers Mouans-Sartoux, et une autre au nord de Cannes. Donc, vous avez quand même trois gros choix à faire. Vous ne pouvez pas dire que c'est pareil.

Jean-Philippe ISNARD - Vous n'avez pas demandé aux populations si elles étaient d'accord. Il me semble que c'est là où ça va être chaud. Je vous le dis, moi.

Rémi QUINTON - Sauf que depuis les débats de 2008, c'est le choix de Nice Aéroport qui a été fait. Sinon, comment faites-vous pour envoyer des trains sur la gare de Nice ville ?

Robert HENAFF - Directement par le tunnel.

Fabien PASTOUR - Et vous rajoutez un milliard au projet encore.

Robert HENAFF - Eh bien non, on en enlève autant. On enlève du côté de Saint-Laurent-du-Var. On ne passe pas à Saint-Laurent-du-Var. Comment voulez-vous que l'on passe par Saint-Laurent-du-Var par le tracé nord ? On arrive directement à Saint-Isidore. Donc on ne passe pas à Saint-Laurent-du-Var. Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, Villeneuve-Loubet. Voilà.

L'agence d'urbanisme, ce n'est pas la maîtrise d'ouvrage de la LGV PACA. Ils n'ont pas tous les éléments et ils n'ont pas tous les chiffrages non plus. Ce n'est pas eux qui sont maîtres d'ouvrage et qui font les études de la LGV PACA.

Jean-Philippe ISNARD - Moi, je pense que quand les élus, ils vont être là-dessus, ça va être clairement une autre histoire.

Fabien PASTOUR - Clairement, rajouter un milliard de tunnel, oui, on peut le faire. On peut rajouter des milliards et des milliards de tunnels à chaque fois si vous le souhaitez.

Jean-Philippe ISNARD - Mais ce n'est pas des milliards de tunnel, c'est les milliards de procédures que l'on va économiser, parce que vous oubliez ça aussi. Quand les gens vont commencer à vous balancer des frais de procédures, vous allez voir ce que cela va vous coûter. C'est autre chose qu'un tunnel. Par expérience, Monsieur Marie peut le savoir puisqu'il a fait partie

des bagarres entre Cannes-Grasse. On a quand même eu des procédures à n'en plus finir. Je veux bien, mais ça, vous ne le prenez pas en compte, ça.

Philippe MARIE - Avec un milliard d'euros, on peut financer beaucoup d'avocats quand même.

Jean-Philippe ISNARD - Oh, oui, mais attendez... Parce que vous ne savez pas qui vous traversez là aussi. Moi, je vous dis que cela va être chaud.

Philippe MARIE - Il faut souligner que dans ce projet LGV tel qu'il nous a été présenté lors du premier comité territorial, il y avait la création d'une ligne nouvelle. Il y avait également la mise à niveau d'un système ferroviaire qui desservait notre région, notre territoire. Donc, il y a quand même une donnée qui est très importante, c'est le doublement de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse qui est un élément nouveau, et je dirais, qui doit intégrer les futurs projets de transport de la partie ouest de notre département. D'une part parce qu'une ligne ferroviaire est en capacité de transporter trois ou quatre fois plus de personnes que ne peut le faire une ligne de bus, même une ligne de bus à haut niveau de service. D'autre part, c'était l'objectif lorsque la ligne ferroviaire Cannes-Grasse a été mise en service, nous savions que le tracé n'était pas pertinent puisqu'il date de 150-160 ans, mais qu'en revanche, les lignes existaient. Les décisionnaires de la région à l'époque, nous ont dit : « écoutez, on fait, on réalise pour pouvoir créer cette desserte. Et cette desserte, on l'améliorera par la suite. »

La première des améliorations, ce qui est indispensable pour que cette ligne fonctionne, c'est qu'elle ait des fréquences. Et à partir de là, elle devient un outil efficace pour desservir le territoire ouest des Alpes-Maritimes. Cela veut dire que les réseaux de transport routier urbains ou non urbains doivent en tenir compte dans leurs projections futures. Merci.

Laurence GONTARD - Merci. Y a-t-il des remarques sur les scénarios qui nous sont proposés ?

Eric DAUFES - Je trouve que l'on ne parle pas beaucoup d'économie dans cette situation. Au titre de la CCI, je vais dire ce que je pense en la matière. D'une part, l'OIN, moi, cela fait six ans que je travaille dessus. Donc, s'il y en a qui l'ont découvert il y a peu de temps, je veux dire, c'est désolant, mais c'est vrai aussi qu'à un moment, il valait mieux tenir un peu discrètement le travail pour essayer d'avancer sinon on n'aurait pas avancé.

La deuxième chose, c'est que dans toutes les réflexions qui ont été faites, aussi bien dans le boulot de l'OIN que de ce projet, cela a toujours été de dire, et c'est un point fondamental, rappelez-vous que lorsqu'Air France « se fout » en grève, on est isolé. On ne peut rien faire dans cette région. On ne peut pas avancer. Tout à l'heure, Luc Tournaire vous a dit où il allait prendre son train, je ne vous dirai pas moi je le prends, je dois monter au moins jusqu'à Lyon comme ça, au moins, je suis sûr d'y arriver. Ce qu'il y a c'est que par contre, si vous voulez, dans tous les schémas d'urbanisme qui sont en route à travers l'Europe ou même à l'étranger, c'est d'essayer de concentrer tous les systèmes de circulation, de déplacement et autre, de façon à ce que l'on puisse faire des interconnexions. Moi, j'étais à Montréal dernièrement, avant j'étais en Amérique du Sud. Tout le monde travaille là-dessus. C'est-à-dire que si l'on peut mettre à côté d'une gare, une gare routière, après une gare de taxis, on peut mettre un aéroport pas loin, et encore on n'a pas parlé du maritime, mais cela veut dire aussi que c'est comme cela qu'il faut le concevoir. Et quand on a commencé à parler de mettre effectivement, éventuellement une tête de pont ferroviaire en haut de la vallée du Var, on s'est rendu compte que c'était quelque chose de difficile et de coûteux.

Je voudrais rappeler aussi la troisième chose. C'est que quand on a voulu discuter du contournement de Nice, je veux dire, on s'est retrouvé il y a deux ou trois ans, dans des réunions publiques où on s'est fait ramasser parce que soi-disant ou c'était trop cher, ou le schéma était insupportable. On voulait nous faire passer encore par ailleurs.

Il faut penser à une chose. C'est qu'à un moment donné, il faut être rationnel. Il faut être rationnel et d'un autre côté penser que demain, les Alpes-Maritimes, cela ne va pas être quand même une

maison de retraite, tel que nous l'a présenté Monsieur Picq tout à l'heure, parce que si c'est ça, à mon avis, on n'ira pas loin.

Je veux dire aussi que les retraités, dont je fais partie, actifs, on peut avoir un peu plus de temps pour se déplacer, alors que les gens qui sont actifs ont peut-être moins de disponibilités pour se déplacer. Et cela, je voudrais aussi que la SNCF, comme les autres, en tienne compte parce que ça devient insupportable, je veux dire. Si quelqu'un doit perdre dix minutes et qu'il est à la retraite, et qu'il est en train de se déplacer pour aller faire un *break* dans une maison de repos, ce n'est pas plus mal. Voilà ce que je voulais dire.

Jean-Philippe ISNARD - Toujours dans l'objectif de Paris-Nice. Je vous rappelle que nous parlons de Barcelone-Gênes. Donc, on n'est pas du tout sur la même question. L'Espagnol qui va en Italie, il « s'en fout » pas mal d'être au centre de Nice ou à côté.

Eric DAUFES - Cher ami, c'est aussi valable, c'est aussi valable. Je veux dire. C'est aussi valable.

Fabien PASTOUR - Non, vous n'êtes pas d'accord.

Laurence GONTARD - Monsieur Marie souhaite intervenir.

Philippe MARIE - Par rapport aux différents fuseaux qui nous ont été présentés, et disons, la comparaison que l'on peut en faire, une comparaison des différentes positions géographiques, avec prenant en compte le doublement de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse, qui est une donnée tout à fait nouvelle, qui est vraiment l'axe fort de transport collectif entre Cannes et Grasse, sur lequel l'intermodalité doit se développer.

Ensuite, il y a également deux infrastructures maîtresses, la pénétrante Cannes-Grasse qui permet avec trois échangeurs qui sont disposés sur sa partie médiane, donc des interfaces avec le territoire de Valbonne-Sophia-Antipolis, et donc il y a l'autoroute A8, l'autoroute A8 qui comporte donc deux échangeurs, 41 et 42.

Le fuseau sud, donc est le fuseau qui est le plus proche de l'autoroute A8. On pourrait, et cela a été dit tout à l'heure, évoquer l'hypothèse d'un échangeur, si tel était le cas. Et la création d'un échangeur sur l'autoroute A8 ne peut pas s'envisager à cet endroit, d'une part, par rapport à la proximité des autres échangeurs, et ensuite par rapport à la directive territoriale d'aménagement.

Ce qui veut dire que le périmètre correspondant à ce fuseau n'a pas de connexion efficace, n'a pas de connexion viable avec ces infrastructures maîtresses que sont la pénétrante Cannes-Grasse et l'autoroute A8. Cela veut dire que la ligne ferroviaire Cannes-Grasse assume l'intermodalité générée par la polarité d'une future gare TGV. Mais c'est de notre point de vue, donc, insuffisant, parce qu'il y a d'autres besoins de transport qu'il faut satisfaire et notamment, l'objectif de cette gare Ouest Alpes-Maritimes, c'est d'être une desserte, une desserte je dirais équivalente entre les territoires de Cannes, de Grasse, et de Sophia-Antipolis. Et donc, là, on peut dire que sur ce périmètre du fuseau sud, cet objectif n'est pas atteint.

Sur le périmètre du fuseau médian, du fuseau nord médian, le périmètre de la future gare est directement adossé à la pénétrante Cannes-Grasse, et avec trois échangeurs qui sont situés à, j'ai les distances, disons dans une enveloppe de deux à trois kilomètres, vous avez donc trois échangeurs. Disons que ces trois échangeurs sont situés juste en face de ce périmètre. Cela veut dire que cette gare-là peut non seulement avoir la desserte ferroviaire de la ligne Cannes-Grasse qui sera doublée, mais également, grâce à cette interface avec la pénétrante Cannes-Grasse et ces trois échangeurs, peut desservir le territoire de Sophia-Antipolis, avec des lignes de transport routier. C'est-à-dire que cela peut être une polarité. Cette future gare TGV peut être une polarité qui permette de créer des lignes de transport, qu'il y ait une clientèle qui puisse structurer un réseau de transport entre les territoires de Sophia-Antipolis et les territoires de la partie ouest des Alpes-Maritimes.

Pour ce qui concerne donc la gare qui serait placée sur le fuseau nord, au sud de Grasse, cette gare présente donc, elle est également desservie par la ligne ferroviaire Cannes-Grasse, elle est

adjacente à la pénétrante Cannes-Grasse, et elle est adjacente sur un secteur de la pénétrante Cannes-Grasse où il y a deux diffuseurs. Donc, on peut dire qu'en termes de desserte, elle est placée de manière à pouvoir, je dirais, répondre aux besoins de cette clientèle, de l'ensemble du Plan-de-Grasse, de la partie nord, mais elle semble très éloignée des autres territoires à desservir. Par conséquent, c'est une pénalité que l'on peut considérer comme, disons, un défaut de réponse à l'objectif qui est d'avoir une desserte ferroviaire équivalente sur les trois territoires de Cannes, Grasse, Sophia-Antipolis. Voilà.

Donc, notre avis, c'est que la gare, le périmètre nord Mougins non seulement c'est un périmètre qui est médiateur et adjacent à la pénétrante Cannes-Grasses, et c'est lui qui correspond le mieux à l'objectif de cette gare, à l'ouest des Alpes-Maritimes.

Laurence GONTARD - Merci, Monsieur Marie. Monsieur Nallino avait une réflexion.

Germain NALLINO - Concernant donc la liaison entre les gares ouest, donc dans les trois scénarios ou dans les deux scénarios, est-ce que la voie est doublée les deux fois ? Si c'est le cas, si la voie est doublée les deux fois, elle va aboutir sur une double voie. C'est-à-dire que, déjà, le trafic sur la voie littorale est saturé. Elle ne peut pas recevoir des trains de la ligne Cannes-Grasse, qui est je le répète, une ligne à voie unique, un toutes les demi-heures. Elle n'en reçoit aujourd'hui qu'un toutes les heures parce qu'elle est saturée. Si on double la voie de la ligne Cannes-Grasse, le trafic, par où va-t-il passer ? Par la mer ?

Puisqu'en bas, il va rester deux voies, que les trains vont progresser à 8 ou 10 kilomètres à l'heure suivant les trains directs ou les omnibus, qu'est-ce qu'il va rester ? A quoi vont servir ces deux voies ? Une question aussi, à quoi vont servir ces deux voies ? Puisque la gare de Cannes ne pourra pas les recevoir. Déjà, aujourd'hui, il lui faut une voie supplémentaire, c'est un point.

Le deuxième point, moi je suis quand même étonné de l'ensemble des acteurs qui proposent des gares qui ne sont pas multimodales. Moi, je suis étonné. On a des lignes ferroviaires qui existent. Pourquoi on va rechercher encore au-delà, des gares qui sont dans la nature, alors que l'on a des lignes qui sont, je dirais, acceptables pour recevoir ces gares-là ? Mais d'autant, il faut aussi que la ligne LGV soit nouvelle. Mais on a des gares qui sont Saint-Augustin et qui peuvent desservir l'ensemble de la population, pourquoi on va les lâcher à Lingostière ? C'est une question à poser à l'ensemble. Je ne dis pas que c'est mauvais, je dis que c'est une question à poser. Parce que l'on pourrait très bien faire une gare à Nice-Saint-Roch, elle desservirait le centre-ville parfaitement et elle est reliée au TER. Mais, me semble-t-il qu'être près de l'aéroport, c'est quelque chose de pertinent. C'est mon avis.

Le point à mon avis qui est préoccupant dans les projets que vous formulez là, c'est que l'on arrive encore sur la voie littorale. Aujourd'hui, vous êtes dans l'incapacité de dire si l'on continue la troisième voie ou pas. Donc, on ne sait pas ce que l'on en fait. Si on va aboutir sur les deux voies, c'est une catastrophe. Si on fait une voie nouvelle, ce sera mieux. Est-ce que l'on va faire un nouveau pont ou pas ? On ne sait pas. Alors, tout cela finalement, cela nous laisse quand même un peu de doute sur la fiabilité du projet tel que l'on le conçoit.

Fabien PASTOUR - Sur l'arrivée de Cannes-Grasse près du littoral, parmi les neuf circulations de TER par là qui rendent, on va dire de la zone de Grasse-Mandelieu jusqu'à Vintimille, donc il y aura une partie des circulations qui viendra de Grasse et une autre partie qui viendra de Mandelieu, tous ces trains-là se rejoignant à Cannes pour filer vers l'Italie si on croise les trains qui vont de l'ouest vers l'est.

Pour insérer Cannes-Grasse à deux voies sur une ligne littorale, ligne actuellement en cisailles, et que vu le nombre de trains qu'il va y avoir, on ne pourra plus cisailier simplement. Déjà actuellement, insérer des trains sur la ligne littorale, c'est très compliqué. Avec autant de trains en plus, je suis d'accord avec vous, ce sera encore plus compliqué. Donc là, le principe, c'est ce que vous avez dans les fiches scénarios que l'on vous a remises au tout début du travail dans le kit du concertant, le fait qu'il y ait un aménagement réalisé dans ce coin-là, peut-être pas ce que l'on

appelle un terrier, c'est-à-dire les voies qui passent sous les voies et qui se connectent, parce que l'on est au bord de l'eau, mais plutôt, un saut de mouton, c'est-à-dire des voies qui passent au-dessus des voies, qui se connectent derrière pour éviter de cisailer. Donc, c'est plutôt cette façon-là de connecter les voies entre elles qui est envisagée.

Les noms d'animaux, excusez-nous, on aime bien. On reconnaît qu'il y a un peu de tout dans notre truc. Donc, ça, c'est une façon de faire.

Après, Monsieur Nallino je rejoins votre position, la position de RFF sur les gares, c'est d'avoir des pôles d'échange où les moyens de transport se rencontrent. La réflexion de l'OIN, de RFF, et de NCA au sens large également, c'est de connecter les grands moyens entre eux, c'est-à-dire l'avion, le train, le tramway, les bus, tous les modes de transport possibles au même endroit, et s'il y a une opportunité de le faire sur Nice Aéroport.

Après, vous avez parlé de l'article dans *Nice Matin*. *Nice Matin* m'a interviewé. On a passé deux heures au téléphone. Ils ont retenu une ligne. Globalement, ce que l'on disait au journaliste... Mais ce n'est pas surprenant. L'aménagement de la troisième voie Cannes-Antibes-Nice est pertinent dans le cadre où l'on a toutes les circulations TGV comme axe jour qui passent sur la ligne classique. A terme, si on a la ligne nouvelle qui arrive à Nice Aéroport, on est en droit de se demander si cette troisième voie est toujours pertinente entre Saint-Laurent-du-Var et Nice ? Et donc, c'est ce que je disais au journaliste, c'est attendons de savoir où en est la LGV pour savoir ce que l'on fera sur la troisième voie. Voilà.

Germain NALLINO - Rassurez-vous. Pour moi, si vous voulez, l'interview, c'était sur la ligne de Breil et on en a parlé, que de la troisième voie.

Rires.

Fabien PASTOUR - On a de très bons journalistes. Les journalistes ont des centres d'intérêt et ils nous font arriver sur ce qu'ils veulent en passant par d'autres sujets des fois.

Germain NALLINO - De toute façon, vous n'avez pas répondu quand même au trafic, au trafic sur la double voie, entre les Bosquets, entre les sorties à Cannes La Bocca et la rentrée sur Cannes. Là, vous n'avez pas les moyens de pouvoir rentrer. Ne me racontez pas que vous pouvez rentrer.

Fabien PASTOUR - Il y a le saut de mouton et puis on avancera dès que l'on sera dans la partie...

Germain NALLINO - Il ne règle pas le trafic.

Fabien PASTOUR - La partie après le saut de mouton, si vous le voulez bien, jusqu'à Cannes, on en discutera largement, ne vous inquiétez pas. On n'en est pas encore ni au nombre de voie, ni au nombre de rails, Monsieur Nallino.

Germain NALLINO - J'aimerais que l'on y soit, mais...

Laurence GONTARD - Monsieur Isnard.

Jean-Philippe ISNARD - Monsieur Marie et moi-même, on va très certainement vous répondre sur le saut de mouton. Je vous dis tout de suite, franchement, je l'ai toujours dit, le saut de mouton, sur le littoral, sur le boulevard du Midi, vous abandonnez. N'y pensez même pas ! Franchement, vous n'y pensez même pas. Parce qu'alors je peux vous garantir que le séisme politique que cela va faire sur le secteur, ce n'est même pas la peine. Je ne pense pas que le maire, je pense quand même que le maire de Cannes est assez intelligent et il va le sentir ça. Surtout, n'y pensez même pas. Je ne sais pas si vous imaginez, vous avez des gens qui ont acheté des appartements deux millions, trois millions d'euros, ils vont accepter eux de voir des sauts de moutons passer sous les fenêtres. Oubliez-le complètement. La formule souterrain ou autre, si vous voulez. Je préfère qu'à niveau, cela soit peut-être plus judicieux que le saut de moutons. Ça d'entrée de jeu, n'y pensez même pas. Parce que là, franchement, je vous garantis qu'il y aura la guerre, ça, c'est sûr.

Fabien PASTOUR - On fera un terrier alors !

Jean-Philippe ISNARD - Faites un terrier... et les armes sont prêtes !

Laurence GONTARD - Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - Aussi bien pour le raccordement de Cannes-Grasse à la ligne que pour la double voie entre Nice Saint-Augustin et Nice ville, vous vous dérobez. C'est très étrange, mais vous refusez d'examiner objectivement l'importance de ces enjeux-là. Vous vous lancez dans des parcours, on « se balade » dans le paysage, sur une double ligne nouvelle. Prouvez que cette ligne nouvelle, elle aboutit partout à des difficultés qui nous paraissent insurmontables dès à présent. Ce que vous proposez n'est pas valable.

Fabien PASTOUR - Juste une information, Monsieur Molinari. Dans votre propos, voulez-vous bien rajouter selon moi, selon nous, c'est irréalisable. D'accord ? Cela permettra de mettre un peu les choses en perspective et d'avoir un petit peu de respect dans le dialogue.

Jacques MOLINARI - A votre tour, vous êtes aussi abrupt que je le suis. *Rires.*

Fabien PASTOUR - Monsieur Molinari, depuis le temps que l'on se fréquente, il faudrait peut-être aussi mettre de l'eau dans notre vin tous les deux.

Jacques MOLINARI - Essayez d'accepter les problèmes, essayez de les résoudre. Vous, vous avancez des propositions qui ne sont pas nécessairement solidement fondées. C'est les fameuses neuf circulations à l'heure sur la ligne littorale, on va vous mettre au défi de faire fonctionner correctement ce truc-là. Le système n'est pas robuste. Déjà, il n'est pas robuste. Et puis, vous avez ces étranglements qui sont La Bocca à Cannes, et Saint-Augustin à Nice. Et cela, si vous ne prenez pas le problème à bras-le-corps dès à présent, vous plombez l'ensemble du système. Je l'ai déjà dit dans une autre réunion de groupe. Nous travaillons sur un projet SIRCOM Méditerranée à grande échelle. Et puis, ce projet-là, vous l'articulez sur un ombilic qui est de quelques kilomètres, que vous refusez à résoudre. Les quelques kilomètres à Nice Saint-Augustin et Nice Thiers et trois ou quatre kilomètres entre La Bocca et Cannes ? Est-ce que vous avez réfléchi peut-être à une troisième voie entre La Bocca et Cannes ? Ce n'est peut-être pas plus compliqué à faire qu'un saut de mouton.

Mais, ce truc-là, il ne faut pas vous dérober. Il faut quand même reconnaître que c'est un problème majeur, surtout dans le système que l'Etat vous impose, un système du réseau maillé.

Fabien PASTOUR - Alors, deux choses. D'abord, on ne se dérobe pas, c'est que l'on n'en est pas encore là. Première chose. Reprenons pour Monsieur Molinari, je réexplique. On part d'objectifs. Les objectifs du projet, c'est d'avoir par exemple neuf circulations par heure et par sens aux heures de pointe en TER. Ça, c'est l'objectif du projet, un des objectifs du projet. Donc, à partir de là, on va faire un SIF, un schéma des infrastructures ferroviaires. Bon, il ne sera pas convaincu, il ne m'écoute pas. Donc, on fera un SIF pour voir ce qu'il faut faire, pour arriver à répondre à cela. Et puis, ce SIF, ce schéma d'infrastructures, on va le projeter sur le territoire, en voies, en aiguillages et autres éléments. Quand on en sera là, on pourra vous dire exactement si et où, à quel endroit on doit rajouter des voies pour prendre en compte les 2kilomètres qu'il y a entre l'entrée des entonnements de la gare de Cannes jusqu'à la bifurcation vers Cannes-Grasse. Voilà...

Là, pour l'instant, ce que l'on prévoit, ce sont les grands aménagements, par exemple, comment connecter de manière simple, sans cisaillement, entre la ligne du littoral et Cannes-Grasse. Donc, c'est ces grands éléments-là que l'on regarde. On n'en est pas encore à la finesse, du nombre de voies, de traverses, ni de la tangente de l'aiguille. On n'en est pas encore là. D'accord ?

Après, il y a une question qui a été posée dans un autre groupe de travail, dont celui de Nice, particulièrement sur la capacité qu'a le réseau entre la nouvelle gare de Nice Aéroport et la gare existante de Nice ville, à supporter sur les voies existantes, toutes les circulations. Donc, le groupe de travail a émis des réserves sur la capacité qu'a la domestication de faire passer toutes les circulations. Et donc, dans ce groupe de travail là, on va faire venir un expert ferroviaire, je ne sais

plus de quelle société, mais qui viendra, un des experts ferroviaires avec lequel on travaille, qui nous expliquera comment cela se passe, comment cela se passe ailleurs, et si selon lui, cela peut se passer bien chez nous. Donc, on aura cet avis d'expert dans un autre groupe de travail. Et le compte rendu du groupe de travail sera disponible.

Laurence GONTARD - Je précise que l'on l'a fait venir dans deux groupes de travail qui sont celui de Nice et celui de Riviera Paillons parce que l'on avait eu la demande de Monsieur Molinari justement, sur ces deux groupes-là. Mais pas dans celui-là puisque la demande n'était jamais sortie.

Fabien PASTOUR - La domestication, c'est plutôt entre Nice ville et Nice Aéroport, si ce n'est pas vraiment dans l'ouest des Alpes-Maritimes. Voilà. Après, Monsieur Molinari, Je pense que vous êtes déçu. Je sais, vous voudriez déjà en être au tracé, on n'en est pas là du tout.

Jacques MOLINARI - Tout de même, un des cofinanceurs, qui est le Conseil Régional a insisté sur le fait qu'il faut mener de front la ligne nouvelle et le renforcement de la ligne historique. Et « mener de front », cela veut dire ne pas perdre de temps. Parce qu'en fait, la population ici sur le littoral, elle a pour priorité la qualité de sa desserte quotidienne. Et, cela serait désolant que vous attendiez d'avoir pris une décision sur la ligne nouvelle, sans avoir abordé les problèmes majeurs qui existent quotidiennement ici.

Alors, acceptez d'intervertir les priorités, et faites en sorte, vous vous êtes engagés là-dessus sur la valorisation de la ligne historique, abordez-la rapidement.

Fabien PASTOUR - Monsieur Molinari, les financeurs vont exactement dans ce que vous dites. Le 11 juillet dernier, lors du comité de pilotage, ils nous ont donné une mission qui est de fiabiliser les circulations entre Mandelieu et Vintimille. C'est un projet qui est en cours. On doit produire le programme des travaux pour que lors du prochain CPER, sans attendre la LGV PACA, on fasse tout de suite des améliorations de la ligne classique existante pour améliorer les circulations. Et tout cela est fait par la LGV PACA, comme je l'expliquais lors du premier groupe de travail, parce que la LGV PACA permettra, de par sa connaissance globale du système ferroviaire, d'éviter de faire des fausses manœuvres avant la LGV. Donc, il y a bien une volonté des cofinanceurs exprimée lors du comité de pilotage, d'améliorer dès à présent les circulations sur les lignes du littoral.

Laurence GONTARD - Monsieur Biolay voulait intervenir.

Jacques BIOLAY - Je voulais simplement poser deux questions.

La première question qui rebondit sur ce que vous venez d'indiquer est de savoir quel est le poids du trafic LGV actuel sur la ligne ? Parce que vous nous dites, vous nous dites sans doute avec de bonnes raisons, que le fait d'avoir une nouvelle ligne allégera la ligne ancienne. Mais de combien ? Quel est le poids réel actuel des TGV sur cette ligne ? C'est une première question.

Pour la deuxième question, je reviens sur la gare de Cannes. Nous avons évoqué, lors d'une réunion précédente, la question de savoir quel était, plutôt que de raisonner sur le quantitatif, quel était le qualitatif des passagers en gare de Cannes ? Et là, on n'a pas de réponse.

Fabien PASTOUR - Pour la partie qualitative, vous aurez les réponses lors du prochain groupe de travail le 21 novembre prochain ; on aura une intervention sur ce sujet-là particulièrement. Donc, j'ai annoncé tout à l'heure dans les attendus, j'ai dit qu'il y avait certains points que l'on ne traiterai qu'au prochain groupe, je l'ai cité. Donc ça, ce n'est pas oublié. C'est prévu, mais c'est au prochain groupe de travail parce qu'entre les fuseaux et l'intervention de Monsieur Picq, il est déjà pratiquement 17 heures 40, et ça faisait un peu *short* pour tout faire. Donc, ce n'est pas oublié.

Pour vous répondre, je vais prendre comme situation de référence 2015, puisque c'est la mise en service des projets comme Cannes-Grasse, la troisième voie Cannes-Antibes-Nice, cela sera sa première partie. Donc la situation de référence, pas 2012, mais plutôt 2015. Vous avez deux TGV par heure et par sens, un Intercités, un TER semi-direct entre Antibes et Nice, ou si vous voulez, je

vous le fais entre Cannes et Nice. Entre Cannes et Nice, vous avez deux TER par heure et par sens. Voilà.

Et puis la situation en 2023, les deux TGV par heure et par sens deviennent un TGV toutes les deux heures et par sens, donc on libère la voie d'un TGV et demi. On augmente le nombre de TER semi-directs, on le double. On a toujours un Intercités, donc cela ne change pas. Et on multiplie par deux le nombre de TER en passant de deux à quatre.

Ces éléments-là, vous les avez dans le kit du concertant que l'on vous a remis.

Gérard ROBERT - Est-ce qu'il reste deux TER par heure et par sens ? Cela ne fait pas beaucoup. En 2015, deux TER par heure et par sens...

Fabien PASTOUR - Excusez-moi, c'est quatre. C'est écrit petit et je fatigue.

Gérard ROBERT - Cela m'étonnait un peu.

Laurence GONTARD - Monsieur Caillol souhaite intervenir.

Robert CAILLOL - Est-ce que vous pouvez parler des trois scénarios. Lequel scénario aurait une préférence ?

Laurence GONTARD - Je ne souhaitais pas aujourd'hui faire un tour de table officiel pour vous laisser le temps d'examiner les scénarios et pour le faire au prochain groupe de travail. Lors du prochain groupe, en plus, on vous présentera la grille d'analyses multicritères qui a permis d'arriver à ces fuseaux-là. On vous l'enverra entre les deux groupes. Elle existe bien sûr, mais on est en train de la mettre en forme. Dès que c'est terminé, on vous l'envoie, et on en parlera la prochaine fois. Néanmoins, si vous souhaitez d'ores et déjà donner votre avis, comme l'a fait Monsieur Marie, vous êtes les bienvenus.

Est-ce qu'il y a des choses que le groupe trouve complètement rédhitoires dans les scénarios proposés ? Monsieur Pinon.

Laurent PINON - Du coup, l'intervention, elle ne vient pas juste après la dernière question.

La position, aujourd'hui du SCOT, les trois scénarios qui sont aujourd'hui proposés, du coup, il aura du mal à se prononcer sur ces scénarios qui présentent tous une gare sur le moyen pays, qui ne correspond pas à ce qui est aujourd'hui projeté dans le projet du territoire pour les 20 ans à venir. Donc, vous avez dit tout à l'heure que les projets de desserte des transports de l'ANC avaient été pris en compte. Je pense que légitimement, le territoire de l'ouest des Alpes-Maritimes peut demander à ce que son projet desserve les territoires à partir de Cannes centre, et puisse être pris en compte également.

Ensuite, je vais un peu rebondir sur l'intervention du GIR Maralpin. Si le quatrième scénario gare de Cannes centre, aujourd'hui on a bien vu que c'était un surcoût assez important. Du coup, c'est pareil, on n'a pas analysé les avantages que l'on pourrait retirer de ce scénario-là. On a des avantages hypothétiques sur ce scénario du moyen pays. Mais, on n'a pas mis en avant non plus les conséquences que cela va avoir en termes d'inconvénients. Cela, aujourd'hui, on n'est pas en mesure de les estimer. Au vu du fonctionnement du territoire, les élus sont sur un scénario du moyen pays où on a bien compris que cela allait être difficile de le desservir en termes de transport collectif même s'il est connecté à la ligne Cannes-Grasse. Du coup, ils ont déjà en tête un aperçu de ce que cela peut engendrer en termes de circulation, notamment au vu de ce qu'il se passe sur les autres gares périphériques sur le reste du territoire français. Ils ont aussi du mal à estimer quelle sera la plus-value de cette gare sur le moyen pays, en termes de valorisation de frontières, en termes d'opportunité de développement à proximité de cette gare-là. Donc, voilà. C'est d'avoir une analyse un peu plus poussée sur les avantages et inconvénients de chaque scénario, d'avoir une analyse objective et intelligente et de remettre également, dans ce bain. On a vu le scénario, on n'a pas fait l'objet d'un fuseau, mais la gare Cannes centre, je pense, ne peut pas être balayée

comme ça, d'un revers de la main comme cela a déjà été dit, et qui a le mérite d'être analysé, en tout cas, aussi finement que les autres scénarios.

Par rapport à mon intervention de tout à l'heure, c'était d'arriver à savoir vraiment quelles pourraient être les plus-values de cette gare dans un centre urbain, sachant qu'*a priori*, en termes d'aménagement jusqu'à présent, il y a pas mal de villes et de territoires qui se battent pour avoir des gares au centre, cela arrive dans les autres pays. Ils ont bien fait des analyses comparatives et ce serait d'avoir le même niveau d'analyse sur notre territoire pour avoir des vrais choix, après, dans le futur. Parce qu'aujourd'hui, même si les choix peuvent paraître tranchés pour certains, je pense que l'on est sur le même scénario qu'une gare dans le moyen pays, là de toute façon. Qu'elle soit un peu plus au sud ou un peu plus au nord, cela ne changera pas grand-chose par rapport au territoire.

Eugène CAUVIN - Objectivement, il faut quand même revoir quelque chose. C'est qu'on peut ne pas être d'accord avec ce journaliste. Le monsieur qui est parti, Monsieur Picq, il a quand même donné une justification assez approfondie du choix d'une gare ouest. Il a bien donné les raisons pour lesquelles, en qualité économique et sociale, pourquoi la gare ouest se justifiait plus ou moins.

Laurent PINON - Alors, c'était de présenter les éléments qui ont permis à évaluer l'opportunité d'une gare sur le moyen pays, tout en sachant sur la demande sociale et la demande en termes de prospective, sur l'accueil de la population future, je n'ai pas sur quel scénario il s'est basé, mais c'est quand même au départ, un schéma de présence territoriale qui doit définir les grands équilibres sur le territoire, et qui doit aussi définir où est-ce que l'on doit où accueillir plus préférentiellement la population sur ce territoire. C'est un élément à prendre en compte, je pense.

Fabien PASTOUR - Tout à fait. Lors du dernier groupe de travail, Julien Chassagne qui était là, présentait des éléments de prospective. Donc, il nous a expliqué certains éléments de prospective. Donc, il ne nous a pas expliqué tous les éléments que vous souhaitiez entendre, certainement. Il a donné des éléments sur les trois zones potentielles de gare et Cannes, des éléments.

Je vous ai présenté également aujourd'hui des éléments qui ont expliqué pourquoi et comment les chiffrages ont été faits dans les fiches scénarios qui ont été remises lors de la création du groupe, dans le kit du concertant.

Donc, on ne balaie pas les choses du revers de la main. Nous, on les a étudiées largement, on les a présentées en comité technique, on les a présentées largement au sein des instances du projet interne, avant de démarrer la concertation, pour savoir sur quoi on devait concerter, sur quoi on devait aller. Il y a un choix qui a été fait de pouvoir faire un projet qui soit pragmatique au niveau économique. Donc, les financeurs sont assez vite partis sur des projets ou les scénarios de passage dans lesquels on n'avait pas des surcoûts phénoménaux. C'est une chose.

NCA fait partie des financeurs du projet. Porter la voix, c'est quand même plus facile quand on est financeur du projet. C'est une chose. Mais ce n'est pas tout. Dans nos études, on va largement plus loin que cela et on va aussi regarder ce qu'il se fait ailleurs. On a des bureaux d'études prospectives et autres qui regardent et qui sont le territoire. Et ce n'est pas parce que NCA est dans le comité de financement que ce sont les seuls que l'on écoute ou que l'on prend en compte aussi, on va voir ce qui existe ailleurs.

Vous dites que le SCOT a positionné la gare à Cannes centre. J'entends aussi Cannes centre qui nous dit que ce n'est peut-être pas le meilleur endroit pour la mettre. Donc, tout le monde n'est pas forcément bloqué sur ce sujet-là.

Après, je voulais juste aussi préciser quelque chose. Les études dont Monsieur Picq a parlé, en termes de prospective, d'analyse de zones de chalandise et autres, des analyses qui ont été faites par la SNCF, sont publiques. Ce sont des éléments qui ont été remis au médiateur de la République, Monsieur Yves Cousquer, et ce sont des éléments qui sont disponibles. Il faudrait que

je trouve exactement l'endroit où c'est sur internet, mais c'est disponible, cela a été mis en ligne à l'époque. Donc tous les éléments de l'étude SNCF de l'époque, qui date de 2008, par contre, ont été mis en ligne. Nous, ces études, on s'en est servi comme base, on les a prises parmi nos références, et puis on les complète, on est en train de les mettre à jour. Ce que l'on a montré dans nos études, c'est qu'il y a une opportunité à avoir des trafics TGV à Cannes, il y a aussi une opportunité plus forte à avoir une autre gare TGV dans le nord, entre Grasse et Cannes.

Donc, ça, ce sont des éléments qui montrent qu'il y a des gens qui ne prennent pas le train à ce jour, qui le prendraient avec ces éléments en plus. On peut se poser des questions. Le SCOT est légitime pour dire « nous, on a réfléchi à autre chose ». Cannes est légitime pour dire « nous, on ne veut pas de la gare TGV chez nous ». Il y a aussi des éléments à prendre en compte, des fuseaux qui sont là et qui ne sont peut-être pas ceux que vous attendiez ou ceux que vous souhaitiez vis-à-vis du SCOT. Mais ce sont des fuseaux que l'on nous a demandé de porter à la concertation, c'est sur ceux-là que l'on doit se positionner.

Moi, le scénario par Cannes, j'ai expliqué les éléments que j'avais, pour vous dire que c'était un scénario qui avait été écarté, pas d'un revers de la main, il a été écarté après des études, des discours et des dialogues entre les différents partenaires du projet, et nos techniciens. Nos techniciens ont rencontré différentes personnes. On ne s'est pas limité à discuter entre nous. Donc, on est allé assez loin.

Le scénario par le nord, il n'est pas voulu parce qu'il y a une volonté de passer par certains points et le point focal qui est la gare de Nice Aéroport et si on passe par cette idée, on n'y passe pas. Donc, il a été aussi écarté.

Moi, je vous donne des éléments pour vous dire pourquoi je ne suis pas en mesure de vous dire « il faut passer par là, par là ou par là ». Je dois écouter votre avis. J'entends l'avis des gens qui disent « ce n'est pas ce que l'on voulait. » D'accord. Mais vous avez ces trois propositions. Elles sont peut-être aménageables encore, certains points, mais il faut qu'ensemble on y réfléchisse, au groupe de travail d'aujourd'hui et le prochain, pour trouver ensemble, le fuseau qui correspond, pas forcément à l'idéal de ce que vous souhaitez, mais le mieux à ce qui est attendu par le territoire.

Laurence GONTARD - Monsieur Quinton souhaite intervenir, puis Monsieur Molinari, depuis un moment.

Rémi QUINTON - Là, ce serait pour répondre à la question que vous posiez tout à l'heure, pour donner un avis personnel sur les fuseaux. La gare Ouest 06 est tout de même censée être la gare du territoire, on va dire, d'un triangle Cannes-Grasse-Antibes. Si elle est complètement excentrée par rapport à certaines parties du territoire, je pense que ce n'est pas la meilleure idée. Donc, si elle est complètement au nord, que ce soit sur le fuseau au nord, ou là, ou même à Grasse, pour un territoire comme Antibes, ce n'est pas la meilleure accessibilité, on l'avait vu sur les cartes l'autre fois. Je pense que plus on la met au sud, le mieux, c'est Cannes.

Après, je pense que cela irait même dans le sens de ce que veulent les élus de Cannes, à savoir que l'on ne peut pas mettre la gare à Cannes TGV. La gare TGV, on ne peut pas la mettre à la place de la gare de Cannes. Monsieur Marie l'a bien dit, physiquement ça va être très compliqué. Maintenant, si on essaie de la rapprocher le plus possible de l'agglomération de Cannes, dans la limite des fuseaux qui nous sont proposés aujourd'hui, je pense que ce serait une bonne idée. Et par rapport aux fuseaux qui resteraient dans mon analyse, pour le fuseau médian et le fuseau sud, en fait, de la part de Monsieur Marie, je n'ai pas bien compris pourquoi on ne pouvait pas rajouter un échangeur autoroutier. Je pose la question.

De toute façon, il existe quand même l'échangeur autoroutier de La Bocca qui n'est pas si loin. Maintenant, je pose peut-être la question à Monsieur Marie : si vous pouviez juste détailler pourquoi on ne peut pas mettre un nouvel échangeur autoroutier.

Philippe MARIE - Tout d'abord, la directive territoriale d'aménagement ne permet pas de créer de nouveaux échangeurs. Elle ne permet pas de créer de nouveaux échangeurs autoroutiers.

Madame Cesari-Geiger, avez-vous un avis différent ?

Christine CESARI-GEIGER - Non, mais vous savez, qu'on a tous expliqué avec l'Etat que justement, ça présentait un intérêt d'avoir des diffuseurs, notamment supplémentaires. Et c'est, je pense, un débat qui ne va pas s'arrêter aujourd'hui. Quand on voit aujourd'hui l'autoroute, on se rend bien compte que ce n'est pas en section qu'elle bloque et que c'est souvent sur...

Philippe MARIE - Sur les échangeurs, oui.

Christine CESARI-GEIGER - Donc, c'est vrai que l'Etat a toujours mis en avant la DTA sur ce dossier, je crois qu'il y a sans doute à mon avis un élément de discussion. Par contre, je retiens le deuxième argument que vous avez donné, c'est la distance. Il sera très difficile, sur la géographie, de prévoir une possibilité d'insertion et de sortie sur des distances aussi courtes. Voilà.

Donc là-dessus, c'est plutôt cet aspect fonctionnel que l'aspect réglementaire que je retiendrai.

Philippe MARIE - J'ai évoqué les deux. J'ai évoqué l'aspect réglementaire et j'ai évoqué également, disons, l'aspect technique. Donc pour illustrer, nous avons, la Ville de Cannes donc, participe, et est cofinanceur de la bretelle « tourne à droite » de l'avenue Saint-Exupéry sur l'A8 pour résoudre, le giratoire des tours à gauche. Donc, sur les échangeurs existants, on peut aménager des diffuseurs nouveaux de façon à résoudre les problèmes de capacité. Mais en revanche, créer un échangeur, cela a un tel impact, et cela a une telle emprise que sur le périmètre du fuseau sud, cela me semble très difficile voire impossible. Et considérant en plus la topographie des lieux, il y a une topographie qui implique d'ailleurs une mise en ouvrage - l'autoroute A8 au droit de ce périmètre est en partie sur un ouvrage aérien. Donc, c'est dire à quel point c'est difficile pour le raccorder.

Et ensuite, je dis, c'est par rapport également à l'objectif de cette gare, c'est-à-dire que l'objectif de cette gare, c'est de desservir en équivalence des territoires. Or là, ce n'est pas possible. Ce n'est pas possible. Il n'y a que la ligne ferroviaire Cannes-Grasse qui le fait, qui pourrait le faire, une fois doublée. Mais sur le plan routier, sur le plan du transport routier, ce n'est pas possible.

En revanche, adossés à la pénétrante Cannes-Grasse, il y a donc sur le secteur nord Mougins, trois échangeurs. Je dis bien trois échangeurs, pas trois diffuseurs, trois échangeurs. Donc, ce qui permet d'avoir une desserte, y compris en transport routier sur le territoire de Sophia-Antipolis.

Je reviens sur l'hypothèse de Cannes centre. Je vous réponds également. Nous sortons d'une négociation qui a duré quelques années avec les opérateurs ferroviaires et avec les financeurs institutionnels, pour la gare de Cannes centre. Donc, les opportunités en termes fonciers, en termes de valorisation, vous pensez bien que ces hypothèses ont déjà été travaillées. Et à l'heure actuelle, ce qui va être fait avec la gare de Cannes centre, c'est déjà passer par le faisceau d'une étude et de réflexion, voire le plus important, de décisions - de décisions - des élus concernés et de la collectivité.

Je me souviens d'ailleurs, par rapport à ce projet LGV, d'une intervention du député-maire de Cannes, lors de la réunion inter-SCOT, à laquelle assistait un certain nombre d'élus de notre département, et notamment donc le député-maire d'Antibes et le sénateur-maire de Grasse, et il avait à cette occasion exprimé sa position. Il avait exprimé sa position, déjà en termes économiques et en termes d'opportunité, il l'a également énoncée au cours de cette réunion. Personne n'a dit le contraire aux propos de cette réunion.

Laurence GONTARD - Monsieur Gueydan voulait intervenir.

Luc GUEYDAN - Juste une petite remarque par rapport au tracé sud qui a été évoqué par mon voisin de droite. Quand on regarde le polygone possible de plantation d'une gare sur le fuseau sud et quand on connaît un peu les lieux, on les connaît pour les travailler pas mal en matière de

renouvellement urbain, il n'y a pas la place, tout simplement. Je veux dire que spatialement, je ne sais pas si les gens des bureaux d'études y sont allés, à l'occasion, on ira ensemble si vous le souhaitez, vous allez voir que vous êtes dans un petit vallon sururbanisé au sud et totalement désert, et en pente dans la partie nord. Donc, c'est un secteur extrêmement, je dirais... Alors, la seule possibilité, on le voit d'ailleurs assez bien sur ce zoom, c'est la colline qui n'est pas sur Cannes d'ailleurs, qui est sur la commune de Mougins, qui est en face de Ranguin. Mais ce n'est pas très satisfaisant du point de vue des équilibres que l'on a recherchés depuis des années en matière de... Ce sont des secteurs sensibles, des anciens secteurs sensibles, des banlieues sensibles où on a essayé de rechercher depuis des années, on est en train d'y parvenir, à rééquilibrer ces quartiers, à les raccrocher à la ville, à les sécuriser. Si vous tenez compte du relief et de l'urbanisation existante que l'on essaie de repeupler, c'est mission totalement impossible. A l'occasion, on y va ensemble si vous voulez.

Joël CONSTANS - Je rejoins votre propos. On est allé sur le terrain. On a effectivement identifié les difficultés d'insertion, y compris des quartiers sensibles. Mais on parlait tout à l'heure des gares en semi-enterré ou en souterrain, aussi sur des ouvrages souterrains. Cela ne résout pas tous les problèmes.

Luc GUEYDAN - Là, je suis d'accord. Simplement, là, on change le calibre de la réflexion, c'est-à-dire pourquoi aller se coller des frais de souterrain, sachant que de toute façon on butera sur ce que vient de dire Philippe Marie, à savoir le raccordement de cet équipement lourd et structurant. Et là, pour le coup, c'est très structurant, par rapport aux autres modes de transport. Ça, cela me paraît ne pas être très pertinent. Voilà.

Joël CONSTANS - Tout à fait. Nous, ce que nous avons regardé sur les trois sites, c'est l'implantation d'une infrastructure, effectivement. Il faut regarder de façon plus globale, au niveau pôle d'échange et accessibilité à l'infrastructure. On est bien d'accord.

Luc GUEYDAN - Et fonctionnement du quartier. Ce sont des quartiers en difficulté qui sont en train de s'en sortir.

Jean-Philippe ISNARD - Avec des caillassages de train...

Luc GUEYDAN - Il n'y a plus de cailloux à jeter.

Fabien PASTOUR - On en a discuté largement du problème de cette zone-là, lors de la consultation Cannes-Grasse il y a quelques années. Effectivement, c'est un quartier qui est en train d'évoluer.

Laurence GONTARD - Est-ce que, suite à vos diverses interventions, on pourrait d'ores et déjà considérer que le scénario, enfin le fuseau sud, n'a pas la faveur du groupe ?

Rémi QUINTON - Non. Moi, personnellement, non.

Jacques MOLINARI - Vous n'avez pas répondu à ma question. Je vous ai demandé de préciser les caractéristiques de ligne que vous avez retenues. C'est plus ou moins dans la définition de Philippe Marie. Vous n'avez pas répondu. En revanche, sur les fiches qui ont été données, je lis « vitesse moyenne » que vous indiquez improprement « vitesse de ligne », parce que cela ne peut pas être une vitesse moyenne puisqu'on fait le calcul évident. Distance, 24 kilomètres, temps de parcours théorique, 8 minutes, cela signifie que vous parcourez les 24 kilomètres à 200 kilomètres à l'heure, entre deux gares d'arrêt général. Comme je vous l'ai dit, la mise en vitesse d'une rame au départ et au ralentissement...

Fabien PASTOUR - Monsieur Molinari, ce ne sont pas deux gares d'arrêt général.

Jacques MOLINARI - Vous n'allez pas me dire qu'entre Nice Saint-Augustin et Nice Thiers, ce ne sont pas deux gares d'arrêt général ?

Fabien PASTOUR - Vous parlez de Nice Thiers ? Je croyais que vous parliez d'Ouest Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI - Mais toutes les fiches correspondent apparemment à des définitions « vitesse de ligne » que vous indiquez improprement « vitesse moyenne ».

Fabien PASTOUR - Ah non. On y indique très justement « vitesse moyenne ». Ce sont des vitesses moyennes.

Jacques MOLINARI - Ah non. C'est impossible, c'est faux. Je pense que sur certaines fiches, c'est faux.

Fabien PASTOUR - Monsieur, on n'en est pas du tout au point où on peut donner les vitesses de lignes, c'est beaucoup trop tôt. On vous donne les informations générales.

Jacques MOLINARI - C'est vous qui les décidez les vitesses de ligne. Pour ces évaluations de temps moyen, vous êtes bien obligés d'adopter une hypothèse de vitesse de ligne. En fait, objectivement, vous l'avez fait.

Fabien PASTOUR - Ce n'est qu'une information « vitesse moyenne ». C'est tout. On ne veut pas donner plus de valeur à cette information-là plus qu'à une autre. C'est tout.

Jacques MOLINARI - Puisque vous définissez le temps de parcours théorique, alors. Donnez des informations qui sont en cohérence.

Fabien PASTOUR - Pour avoir un vrai temps de parcours avec une vraie vitesse, il faut avoir un tracé. On a juste un fuseau, des informations à l'échelle de valeurs que l'on peut avoir à ce jour, de connaissances que l'on peut avoir à ce jour sur un fuseau qui fait 1 000 mètres de large.

Jacques MOLINARI - Vous donnez la longueur, 24 kilomètres.

Fabien PASTOUR - C'est « environ ».

Jacques MOLINARI - Non, là ce n'est pas « environ ».

Fabien PASTOUR - Le « environ », on l'a enlevé sinon ça faisait trop long sur la fiche. C'est tout. C'est « environ ». C'est respecter les schémas que l'on a décidés. On discute de fonctionnalités, on donne des fuseaux, on met des voies dessus. Voilà. On n'en est pas encore aux tracés, Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI - Alors, ne me demandez pas de choisir. On choisit sur des éléments factuels, concrets.

Fabien PASTOUR - C'est ce que vous avez entre les mains.

Jacques MOLINARI - Donc, ce n'est pas pour aujourd'hui ni pour demain, en ce qui nous concerne.

Fabien PASTOUR - Si on n'a pas d'autres questions de Monsieur Molinari, on aura peut-être d'autres positions.

Laurence GONTARD - Monsieur Pinon, je crois, souhaitait répondre.

Laurent PINON - Je voulais juste, pour finir l'intervention de tout à l'heure en fait. Cette demande des élus d'étudier un scénario, un autre fuseau qui permettrait de desservir la gare de Cannes centre, parton d'être un peu pénible, peut-être d'insister, mais c'est pour les aider également à se prononcer sur un choix, peut-être d'implantation. Si l'on arrive à nous démontrer que c'est techniquement et financièrement complètement aberrant un scénario Cannes centre, ils sont capables de l'entendre, et après de prononcer un choix. Aujourd'hui, le choix qui se dessine, c'est du coup, OK, on est d'accord sur une desserte à partir de Cannes centre. Et pour que ce soit une gare TGV ou pas une gare TGV, ce n'est pas là le problème. Le problème, c'est que les élus seraient capables de se prononcer défavorablement sur l'implantation d'une gare ouest des Alpes-Maritimes sur le moyen pays et de se contenter d'une desserte dégradée sur Cannes centre.

Fabien PASTOUR - Si vous voulez que l'on organise une réunion d'explication auprès du SCOT Ouest, ce sera avec plaisir que RFF viendra présenter tous les éléments à sa disposition.

Jacques MOLINARI - Il faut que tout le monde soit invité.

Fabien PASTOUR - Mais Monsieur Molinari, vous les avez eus les éléments. On va présenter la même chose, ne vous inquiétez pas.

Jacques MOLINARI - On aimerait avoir l'avis du SCOT Ouest.

Laurence GONTARD - Du coup, le SCOT Ouest pourra donner son avis.

Fabien PASTOUR - Le SCOT Ouest est parmi nous, il est représenté.

Robert CAILLOL - Je ne sais pas s'il y a des personnes qui veulent se prononcer. Moi, je suis d'accord avec Monsieur Marie, je serais pour le fuseau centre. Je pense qu'on a suffisamment d'éléments pour déjà prendre une première position.

Laurence GONTARD - Et pour quelles raisons, Monsieur Caillol ?

Robert CAILLOL - Celui au nord, je trouve qu'il ne rassemble pas assez de population. Celui du sud, il n'y a pas tellement de routes qui donnent accès à la gare et il y a doublon en ce qui concerne Cannes et La Bocca qui seront desservies par une liaison ferroviaire. Alors que celui du centre, il me semble qu'il est bien placé et il répond à beaucoup de populations et par la route, et par le rail.

Laurence GONTARD - Merci beaucoup. Il y a le monsieur de la CCI qui demande la parole depuis un petit moment.

Eric DAUFES - Ça va être une des dernières questions. Moi, je ne voudrais pas pinailler, mais j'aimerais savoir si on a défini la forme du ticket pour prendre le train. *Rires*.

Laurence GONTARD - Monsieur Cauvin souhaite dire quelque chose.

Eugène CAUVIN - Je voudrais simplement signaler une chose importante. C'est Monsieur Marie qui nous a signalé que les élus de Cannes ne veulent pas la gare au centre de Cannes. C'est quand même un élément psychologique très important.

Laurence GONTARD - Monsieur Gueydan ?

Luc GUEYDAN - Juste un point sur la méthode, abstraction faite du contenu technique que l'on a évoqué assez largement. Moi, j'ai pratiquement assisté à tous les groupes de travail du SCOT, tous les groupes thématiques et sectoriels. La question a été évoquée à plusieurs reprises. Je confirme ce que dit Laurent Pinon. C'est comment faire un SCOT sans savoir où est la future gare LGV ? A l'époque, on en était là. Mais après c'est qui a fait la poule, qui a fait l'œuf... Est-ce que la LGV est partie intégrante de l'aménagement du territoire du SCOT, ou est-ce que c'est au SCOT à s'adapter comme il peut, en l'occurrence, aux choses, sachant qu'en plus, il y a une série d'autres contraintes que l'on n'a pas évoquées au titre du SCOT, qui est un SCOT nord-sud avec des problématiques très particulières, avec des tas de contraintes à respecter. Ce n'est pas un champ de betteraves vierge dans lequel on se projette de faire une ville nouvelle, loin de là.

Donc, ce que je regrette, et je tenais à le dire ce soir, c'est la méthode. A l'avenir, peut-être que vous en tiendrez compte sur d'autres SCOT. Vous aviez le comité de pilotage des financeurs, très bien. Vous auriez dû, à mon sens, travailler avec le SCOT il y a bien longtemps, pour justement que les choses soient à peu près articulées ou articulables et que le niveau de réflexion des élus puisse apporter de la richesse à un débat. A mon avis, vous êtes passé à côté d'un débat intéressant qui aurait pu mêler en même temps réflexion sur le SCOT et arrivée de la LGV dans le territoire. Vous ne l'avez pas voulu, c'est à mon avis une erreur de méthode. Ce n'est pas la première fois qu'à titre personnel et dans d'autres cadres, j'ai buté sur ce type de difficultés avec la SNCF ou RFF. Je pense qu'à l'avenir, vous devriez en tenir davantage compte. Vous avez 29 communes avec 2 délégués chacun.

Maintenant, à discuter, c'est un peu tardif à mon sens. Et surtout, cela forcera le SCOT je pense, à devoir revenir en arrière sur un certain nombre d'options qui ont fait l'objet de débats animés, profonds et réguliers. C'est toute une énergie qui a été dépensée. C'est un peu dommage aujourd'hui de dire « eh bien, tiens, finalement, le SCOT, on va leur dire gentiment lors d'une réunion, maintenant, comment ça marche ». Parce que l'on vous expliquera à ce moment-là qu'effectivement, on peut toujours s'adapter à tout. La question, c'est la qualité de cette adaptation par rapport aux logiques d'aménagement du territoire et à la satisfaction des besoins, non seulement en transport, mais aussi en logement et en activité, etc., que le SCOT doit amener aux populations. Un SCOT, ce n'est pas un document innocent. C'est un document extrêmement important, sur tous les thèmes du développement et de l'aménagement du territoire. Et je regrette franchement votre méthode, à titre personnel je parle, pas au nom de la Ville de Cannes. Je parle en tant que simple technicien.

Philippe MARIE - Je compléterai ce que vient de dire Luc Gueydan. Effectivement, dans ce projet LGV, il n'y a pas seulement la LGV, il y a le doublement de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse. C'est quelque chose de tout à fait nouveau. Et c'est une armature forte. C'est un lien de transport tout à fait nouveau et capacitaire entre Grasse et Cannes. Or est-ce que le SCOT disposait de cette information lorsqu'il a réalisé son projet de transport ? Je ne le pense pas. Je ne le pense pas parce qu'il apparaît à l'heure actuelle, dans le projet de transport, dans le schéma de transport qui nous a été montré, des lignes de BHNS entre Cannes et Grasse, c'est-à-dire des lignes de BHNS sur 30 ou 40 kilomètres. Nous, nous réalisons une ligne de BHNS diamétrale qui fait 11 kilomètres. On est entre 500 et 700 000 euros du kilomètre. Donc réaliser des lignes de BHNS de 30 kilomètres entre Cannes et Grasse, non compris les problèmes fonciers et d'emprise que cela prend, alors qu'il y a une ligne ferroviaire Cannes-Grasse qui double et modifie complètement la donne transport, Ça, c'est un élément effectivement dont n'a vraisemblablement pas disposé disons le SCOT Ouest lorsqu'il a établi son schéma de transport qui nous a été montré l'autre jour.

Fabien PASTOUR - Si je peux me permettre de compléter... Après, j'entends votre position et votre agacement.

Je voulais dire que le projet LGV et le SCOT Ouest sont des projets qui sont en cours. Le SCOT Ouest n'est pas encore définitif. Il a été établi, mais il doit encore avancer. La LGV, c'est un projet également qui avance. Les aménagements prévus, par exemple comme disait Monsieur Marie, sur le doublement de Cannes-Grasse, sont des choses qui apparaissent au fur et à mesure de nos études. Et nous aussi, nous avançons en parallèle.

Je tiens à dire que dans nos études, on essaie de récupérer le plus d'éléments possibles de ce qui se fait dans les projets connexes, et tous les projets environnants, le projet LGV PACA ou système ferroviaire global. Les SCOT, ce sont des choses que l'on a essayé de récupérer et on a essayé de travailler avec tous les éléments qui étaient à notre disposition. Pour ce qui est du SCOT Ouest, Madame Jouve, ça fait longtemps qu'on la connaît et qu'on travaille avec elle, donc on a eu quand même des échanges avec le SCOT. On ne « débarque » pas à l'automne 2011 complètement sur le SCOT, je vous rassure. On avait des éléments bien avant, et on a aussi transmis des éléments avant. Après, les deux projets avancent à leur vitesse et il est certain que le SCOT a avancé plus vite sur certains sujets.

Luc GUEYDAN - Vous avez résumé en un mot ce que je ne pensais pas être la bonne méthode. On ne va pas passer la soirée là-dessus. On ne travaille pas en parallèle sur l'aménagement du territoire. Si les gens qui discutent grand barrage, ceux qui discutent aéroport, ceux qui discutent ferroutage, ceux qui font des SCOT, etc., les maires qui font leurs PMU, etc., travaillent parallèlement, je peux vous dire que l'on n'arrive jamais à constituer un territoire.

Et très sincèrement, et je vous le dis à titre personnel une fois de plus, c'est un problème de culture de la maison SNCF, ex-SNCF et désormais SNCF-RFF, qui est souvent éprouvé. Un territoire, c'est un croisement de flux, c'est un croisement de populations, c'est une masse de contraintes paradoxales qu'il faut gérer. C'est comme cela que l'on a constitué historiquement la

France, mais à l'époque par des moyens totalement jacobins. Aujourd'hui, maintenant, on est dans un système de démocratie de proximité. Ce n'est pas facile à gérer, j'en conviens, je suis d'accord avec vous. 29 communes dans un SCOT, ce n'est pas ce qu'il y a de plus pratique par moments, mais en même temps, c'est ce qui crée la richesse de la réflexion. Et c'est pour cela qu'il faut cesser de travailler en parallèle. Voilà, vous avez dit le mot « parallèle ». Et ça, c'est le très mauvais système.

Fabien PASTOUR - Juste un point. Le SCOT Ouest, vous dites que c'est 29 communes. La LGV PACA, c'est 42 communes sur les Alpes-Maritimes, il faut rajouter le Var, il faut rajouter les Bouches-du-Rhône. Le territoire du projet de la LGV PACA n'est juste pas à la même échelle. Donc, on prend en compte certains éléments en cours. On prend en compte le territoire global. Mais il faut aussi mettre en perspective les éléments que l'on a. On a le SCOT, 29 communes, on a la LGV PACA, avec à peu près 200 communes traversées ou concernées. Mais clairement, la méthode n'est pas forcément la meilleure, je suis d'accord avec vous.

Luc GUEYDAN - Ces 29 communes font partie de 200 communes. Et vous aurez le problème sur les autres SCOT du Var, des Bouches-du-Rhône et compagnie. Je ne prêche pas pour la paroisse *stricto sensu* du SCOT Ouest. Ce n'est pas mon propos. Mon propos, c'est de dire qu'un territoire se constitue avec des acteurs différents qui n'ont pas forcément des intérêts convergents, mais qui ont des intérêts toujours légitimes. Et c'est de ce débat, désormais institué au niveau de la loi, qu'il faut sortir des projets de planification à trente ans. Et vous, vous travaillez sur un système en plus à 150 ans. Nous, ce n'est que 30 ans.

Laurence GONTARD - Une dernière intervention de Monsieur Quinton avant de clôturer la séance d'aujourd'hui.

Rémi QUINTON - C'est donc juste pour signaler que j'ai fait deux contributions qui sont publiées sur le site LGV PACA, deux fois deux, sur le site lgvpaca.fr, dont une qui fait la promotion entre guillemets du fuseau sud, par contre avec un changement par rapport au fuseau que vous nous avez présenté là. C'est que la gare TGV pourra être au nord de l'échangeur de Cannes La Bocca, moyennement quand même un changement un peu moins lourd au niveau du TER. Il s'agirait de détourner la ligne Cannes-Grasse pour la faire passer par cette gare TGV. Je n'en dis pas plus. Mais ma contribution est disponible.

Laurence GONTARD - Dans la rubrique sur les groupes de travail.

Gérard ROBERT - Ce qui serait bien, c'est qu'effectivement de ne pas l'oublier.

Laurence GONTARD - On vous donne rendez-vous le 21 novembre prochain, à 14 heures, au même endroit. D'ici là, au plus tôt, on vous envoie la grille d'analyses multicritères qui compare chacun des trois fuseaux proposés. Et puis, on vous a remis la synthèse...

Fabien PASTOUR - Je précise. Vous avez un document qui nous a été demandé qui s'appelle la synthèse des groupes de travail. Donc à l'issue des deux premiers groupes de travail. Donc, c'est tous les groupes de travail de tous les départements du projet. C'est un document qui fait 90 pages donc il n'est pas imprimé au nombre d'exemplaires total. Il est disponible sur le site, je pense qu'il vaut mieux le consulter en ligne, ou le télécharger sur un PC, mais pas forcément l'imprimer parce que 90 pages, ce n'est pas forcément utile de l'imprimer. J'en ai quelques exemplaires pour les gens qui n'ont pas d'ordinateur parce qu'il y en a quelques-uns. Donc j'en ai quelques-uns à disposition, mais je vous invite à aller le lire sur le site. Vous avez tout ce qui a été dit dans tous les groupes de travail de tous les départements.

Gérard ROBERT - On entend toujours parler de trois, mais le quatrième fuseau, c'était la proposition du comité Cannes-Grasse qui ne figure pas là. On parle toujours de trois fuseaux, le nôtre ne figure pas. Ce que je dis n'a pas l'air de faire effet...

Laurence GONTARD - Dans le support de présentation de la réunion d'aujourd'hui qui sera mis en ligne demain ou après-demain, vous avez plus d'informations que ce que l'on vous a présenté aujourd'hui, parce que l'on n'a pas eu le temps de tout voir.

La séance est levée à 18 heures 15.

Document rédigé avec le concours de la société Ubiquis
Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – 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