

SOMMAIRE

1. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL	4
1.1. OBJECTIF ET DEROULEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL	5
1.2. LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION	5
1.3. CADRE DE LA DISCUSSION ET OBJECTIFS	6
1.4. ECHANGES AVEC LA SALLE	8
2. ETUDE DES SCENARIOS	9
2.1. PRESENTATION DU KIT DU CONCERTANT	9
2.2. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET	13
2.3. TRADUCTION DE CES OBJECTIFS SOUS FORME D'UN RETICULAIRE	14
2.4. CONSTAT : DESSERTE ACTUELLE SUR LE SECTEUR OUEST 06	15
2.5. LES OBJECTIFS DE DESSERTE SUR LE SECTEUR OUEST 06	15
2.6. TRADUCTION EN DESSERTES PREVUES SUR LE SECTEUR OUEST 06	15
3. LE CHOIX DU COMITE DE PILOTAGE	21
3.1. LE PLUS PROCHE DES CENTRES-VILLES	21
3.2. LE PLUS RAPIDE	22
3.3. LE PLUS ECONOMIQUE.....	23
3.4. LE PLUS MAILLE	24
3.5. COMPARAISON DES RETICULAIRES SELON LES SCENARIOS	26
4. QUELLE TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE SECTEUR ?.....	31
4.1. UNE NECESSITE : DOUBLER LA LIGNE EXISTANTE.....	31
4.2. UN DECOUPLAGE INEVITABLE VIS-A-VIS DE LA LIGNE EXISTANTE.....	31

Participants :

PASTOUR Fabien, chargé de projet territorial 06, Mission LGV PACA (RFF)
CHERRIER Jean-Michel, chef de la mission LGV PACA (RFF)
BOUGEAULT Noëlle, ARTELIA (assistant à maîtrise d'ouvrage généraliste)
CONSTANT Joël, INEXIA (bureau d'études en charge des études techniques de conception sur le 06)
GONTARD Laurence, KFH Communication (assistance à maîtrise d'ouvrage communication et concertation)
BIOLAY Jacques, Association de défense des sites et de l'environnement de la Côte d'Azur (GADSECA)
CATROUX Fanny, Ville de Mougins
CAUVIN Eugène, Ensemble Vivre Mougins
GIOFREDO Anne, CCI Nice Côte d'Azur
MARIE Philippe, Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP), ville de Cannes
TEISSEIRE Pascal, Mairie de Cannes
RODRIGUES Serge, Ville de Mouans-Sartoux
ROLLAND Alain, Conseil général 06
SIMON Martine, syndicat intercommunal des TP de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la-Napoule, SITP
VARRONE Jacques, Ville d'Auribeau sur Siagne
CAILLOL Robert, retraité de la SNCF, habitant d'Auribeau
ISNARD Jean-Philippe, comité Cannes-Grasse, FNAUT 06
MAISONNEUVE Colette, comité Cannes-Grasse
MOLINARI Jacques, GIR MARALPIN
DESRIAUX Pierre, GIR MARALPIN
BOYER André, DDTR M06
Mme CESARI
ROBERT Gérard, FNAUT 06

Laurence GONTARD - Bonjour à tous, merci de votre participation à ce premier groupe de travail sur l'Ouest des Alpes-Maritimes, merci à vous aussi d'avoir fait l'effort de trouver la salle et le parking, merci à la mairie de Mougins de bien vouloir nous accueillir.

Ce 1er groupe de travail géographique va se dérouler en 4 temps. Tout d'abord, on va rappeler les objectifs du groupe et les règles de fonctionnement du groupe. Ensuite, on étudiera les scénarios, car c'est bien l'objet de la réunion d'aujourd'hui. On recueillera tous vos avis sur ces scénarios présentés. Dans un second temps, après une petite pause café, on vous présentera la traduction de ces scénarios sur le territoire ainsi que les enjeux du secteur de l'Ouest des Alpes-Maritimes. C'est Fabien Pastour qui est votre chargé territorial qui va effectuer la présentation avec Noëlle Bougeault qui est l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale du projet sur le secteur des Alpes-Maritimes. Je laisse la parole à Fabien.

Fabien PASTOUR - Je me présente : Fabien Pastour, je suis le correspondant territorial Alpes-Maritimes au sein de la mission LGV. Je l'ai dit en réunion publique la semaine dernière, je suis la voix de la LGV sur le territoire, mais je suis aussi votre voix au sein de la LGV, c'est-à-dire que je suis censé vous apporter des informations qui viennent des bureaux d'études de chez nous, mais je suis aussi censé demander des études aux bureaux d'études suite à des demandes qui ressortent du groupe de travail. RFF est assisté dans sa mission par plusieurs cabinets, et surtout un assistant à maîtrise d'ouvrage général (ARTELIA SOGREA) qui est représenté cet après-midi par Noëlle, qui nous aide à piloter les études. Le chef de la mission LGV PACA, Jean-Michel Cherrier, nous rejoindra dans le courant de l'après-midi. Il a terminé sa réunion à Nice et il doit être sur la route pour nous rejoindre.

1. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL

Je vous rappelle comment est placé ce groupe de travail dans la gouvernance du projet.

Vous avez un comité de pilotage qui pilote et qui définit tout le projet. Il rassemble tous les financeurs du projet : l'Etat français, l'Europe, la Principauté de Monaco, le Conseil régional PACA, les Conseils généraux des trois départements et les grandes aggloms (Toulon, Marseille, Nice et Aix-en-Provence).

Vous avez un comité technique qui rassemble les techniciens, des financeurs et RFF.

Vous avez RFF qui est le maître d'ouvrage des études et des comités thématiques qui sont les outils de la maîtrise d'ouvrage dans lesquels on prépare des décisions et on prépare aussi des éléments techniques qui aident à la décision.

Vous avez un ensemble vert qui constitue le dispositif de concertation du projet.

Un comité de la concertation qui est une émanation du comité de pilotage, dans lequel vous avez tous les cofinanceurs qui sont représentés.

Un collège des acteurs, qui rassemble des acteurs du projet pour vérifier que le message de la concertation est bien nettoyé, que RFF fait bien remonter les informations du territoire jusqu'à ses bureaux d'études. Eux sont là pour vérifier que l'on fait bien notre boulot et remonter les informations au comité de la concertation.

Une commission consultative qui est réunie par les préfets de département et qui invite tous les élus des départements concernés à s'exprimer sur le projet.

Un garant, qui est indépendant, M. Marzolf, qui était présent aux réunions publiques à Marseille et à Hyères, mais qui n'a pas pu venir à Nice. M. Marzolf est vice-président de la Commission nationale du débat public, il a suivi tous les débats jusqu'à ce jour sur le projet. Il est là en tant que garant pour vérifier que l'on fait bien notre boulot. Donc on a au moins deux instances qui nous surveillent.

Au niveau départemental, vous avez trois comités territoriaux, un par département, dans lesquels vous retrouvez les financeurs du département, les communautés d'agglomération qui ne sont pas financeuses du département (par exemple, ici, vous avez la CAPA, la CASA, la CARP), des associations (la CECA, le GIR Maralpin, les Amis du Rail), des acteurs socioéconomiques (chambre de commerce, chambre des métiers, chambre d'agriculture).

Sous ces comités territoriaux, s'organisent des groupes de travail géographiques, l'objet de notre réunion d'aujourd'hui. On démarre aujourd'hui le premier groupe de travail des Alpes-Maritimes, celui du secteur Ouest, dans lequel vous êtes inscrits. Il y en a quatre en tout dans les Alpes-Maritimes.

Vous avez des groupes thématiques qui sont initiés dans les comités territoriaux. Par exemple, le GIR Maralpin a demandé deux groupes de travail thématiques, l'un sur les gares et l'autre sur fret et logistique.

Et puis, le dispositif de concertation doit s'adresser à tous. C'est pour cela que vous retrouvez ici 13 réunions publiques. Il y en a eu une de lancement la semaine dernière et puis, il y en aura 4 autres dans les Alpes-Maritimes qui seront plutôt en novembre. On présentera dans ces réunions publiques le résultat des travaux que l'on fera dans ces groupes de travail.

1.1. OBJECTIF ET DEROULEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL

Que fait-on dans un groupe de travail géographique ? On va parler du projet au sens large, mais on va surtout parler des enjeux locaux du projet. Dans un premier temps, on a deux groupes de travail pour parler des fonctionnalités du projet. Puis, on aura deux autres groupes de travail, fin octobre jusqu'à novembre, pour discuter des fuseaux de passage. Dans un premier temps, on va choisir les fonctionnalités et puis dans un deuxième temps, on va les projeter sur le territoire et avoir des fuseaux de 1 000 mètres. On va les évaluer ensemble pour voir celui qui est le plus pertinent. On va regarder ensemble la zone géographique pour voir ce que l'on a pu identifier en termes d'enjeux locaux, purement théoriques, et les compléter de vos connaissances du territoire.

Dans les groupes de travail thématiques, on va se concentrer sur un sujet précis : le fret, les gares, l'agriculture et la viticulture. Normalement, ces groupes sont interdépartementaux.

1.2. LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

Certains disent que la concertation est courte. En fait, à l'échelle du projet, on a une concertation qui va durer 3 ans et demi. Pendant les 4 mois qui viennent, on doit arriver à choisir un fuseau de 1 000 m. Donc on a beaucoup de temps pour arriver en décembre 2014 pour choisir un fuseau de 500 m.

Là, deux grandes phases : les scénarios puis les fuseaux. On a nos groupes de travail géographiques qui sont ici qui vont se réunir tout au long de cette période, pendant laquelle on va vous fournir au fur et à mesure des éléments.

Il y aura en parallèle des réunions de la commission consultative avec les élus, du collège des acteurs, le comité de consultation en cours de route pour voir si l'on a bien initié le travail.

Et puis, il y a régulièrement des comités territoriaux qui sont là pour remonter les informations au comité technique puis au comité de pilotage.

Si l'on travaille bien ensemble, ce que je crois, on arrivera en décembre à avoir un fuseau de 1 000 m qui sera le fruit de notre travail collectif.

Où va-t-on se réunir et quand ? Dans l'Ouest des Alpes-Maritimes, on se réunit aujourd'hui 19 septembre à Mougins (salle du conseil municipal). On se réunira au même endroit le 3 octobre. Le 5 et le 21 novembre, on se retrouvera à l'Espace Altitude à Grasse.

Catherine JOUVE - Ce sera dans la salle du conseil du pôle Azur Provence à Grasse. On a eu la confirmation vendredi.

Fabien PASTOUR - S'il y a un erratum, on préviendra par mail tous les participants.

Si vous êtes là aujourd'hui, c'est que vous avez envie de participer à toutes les réunions, parce que c'est le gros enjeu de ce groupe, il faut être là du début à la fin pour arriver à avoir les avis de tout le monde sur les fonctionnalités puis les fuseaux.

1.3. CADRE DE LA DISCUSSION ET OBJECTIFS

On a une décision ministérielle qui demande à RFF d'étudier le scénario métropoles du Sud. Donc, dans le cadre de ce groupe de travail, on travaillera uniquement sur les métropoles du Sud et toutes les fonctionnalités qui vont dessus. On n'a pas mission de travailler sur le Centre Var ou autres, il faut que l'on étudie les métropoles du Sud.

On a aussi un nom qui est « LGV PACA », mais ce projet, c'est bien plus que cela, c'est un système ferroviaire global que l'on étudie. On ne parlera pas que d'une ligne nouvelle, on va parler aussi de tout le reste.

On va aussi parler d'objectifs de desserte et de services. Je vous présenterai tout ce qui a pu être voté et délibéré par les instances, et en particulier ce qui a été voté par le Conseil régional PACA.

Les objectifs aujourd'hui, la prochaine fois les scénarios et la suite, fuseaux. Et on vous donnera du travail à faire à la maison.

Il faut que l'on travaille ensemble sur 4 réunions. Donc si possible, essayez d'être toujours présents ou de vous faire remplacer si vous êtes absents.

Je vous précise que les réunions de travail sont enregistrées. Il y a un verbatim qui sera produit. La personne est là.

Il se peut aussi qu'il y ait des photographes qui viennent nous photographier. Le jour où cela arrivera, il faudra nous dire si vous avez envie de faire jouer votre droit à l'image et ne pas être présent sur les photos.

Le verbatim sera annexé au bilan de la concertation et sera également diffusé aux membres des groupes de travail.

On va vous diffuser des documents pour travailler. On va vous les diffuser au fur et à mesure pendant la réunion. Vous aurez un kit du concertant qui contient un certain nombre de documents

que l'on va regarder ensemble. Je vais vous remettre des atlas géographiques. Vous aurez aussi un rapport projet et territoire, qui fait un bilan de beaucoup d'études qui ont été faites et d'éléments qui sont en cours de production pour vous donner une vue générale du territoire complet de PACA. Vous avez dans ce document des focus sur chacune des zones. Vous aurez aussi le détail des objectifs de desserte. La particularité de ce projet, c'est que l'on ne conçoit pas une infrastructure et après, on regarde ce que l'on peut faire dessus. On part dans l'autre sens, on décide de ce que l'on veut comme circulations et on conçoit l'infrastructure pour les faire circuler.

Si jamais il vous manque un document, tous les documents sont disponibles sur le site Internet. Si vous ne trouvez pas le document sur le site Internet, vous pouvez m'écrire directement à l'adresse suivante : « concertation06@lgvpaca.fr ».

Pendant les groupes de travail, on va identifier des demandes qui seront transmises à l'équipe projet. RFF dans ce projet s'appuie sur divers bureaux d'études : un pour l'exploitation, un qui s'occupe de l'environnement, un qui fait les aspects socioéconomiques, un qui est représenté ici, le bureau d'études INEXIA, qui s'occupe des études techniques sur les Alpes-Maritimes. On va identifier aujourd'hui des demandes à leur faire pour certains points d'éclairage sur des sujets. On leur transmettra en rentrant et on essaiera de les diffuser soit pour la prochaine réunion, soit on vous les remettra lors de la réunion qui suit, si on y arrive.

On a aussi la capacité à mobiliser des experts, c'est-à-dire que, si vous voulez avoir un éclairage précis avec un expert, on peut faire venir les experts de RFF ou des cabinets de consultants qui travaillent avec nous.

Vous aurez le compte rendu de la réunion sur le site Internet.

On vous enverra un ordre du jour avant chaque réunion et vous pourrez éventuellement demander des compléments.

On vous transmettra des documents qu'il faudra lire avant les réunions pour que l'on puisse débattre pendant les réunions.

A l'invitation de Fabien Pastour, les participants se présentent à tour de rôle.

Aujourd'hui, on va parler des scénarios : comment est-on arrivé à ces scénarios. Je vais écouter vos questions. Je vais essayer d'y répondre. Attendez un peu que mon chef arrive, pour lui poser directement vos questions. On va discuter sur vos propositions et voir comment on va leur donner une suite. Est-ce que le mode de fonctionnement du groupe de travail vous paraît clair ? Est-ce que vous avez des questions ?

1.4. ECHANGES AVEC LA SALLE

Pierre DESRIAUX - J'ai vu que l'on pouvait évoquer tous les scénarios qui étaient parmi ceux qui sont dans les options retenues par le comité de pilotage. Est-ce à dire que l'on est tenu de rester sur les 4 scénarios présentés là ou est-ce que l'on peut aborder d'autres scénarios ?

Fabien PASTOUR - Soyons clairs. Les 4 scénarios qui sont proposés servent de base à la discussion, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas exclusifs. On n'est pas obligé de choisir le 1, le 2, le 3 ou le 4, il peut y avoir un mélange de scénarios ou même des fonctionnalités qui ne sont pas dans les scénarios qui peuvent être intéressantes.

Laurence GONTARD - Juste un petit rappel, là, on est sur les questions sur le fonctionnement du groupe. Les questions sur les scénarios, j'imagine que vous allez en avoir beaucoup, mais on fera la présentation après.

Jean-Philippe ISNARD - Comment peut-on débattre d'une question du fonctionnement du groupe sans savoir ce que le groupe en amont et le groupe en aval ont décidé ? Si nous, on parle d'une chose et qu'en amont, ils ont décidé tout à fait autre chose, les voies ne vont jamais se rencontrer.

Fabien PASTOUR - C'est pour cela que vous avez au-dessus des groupes de travail un comité territorial qui est censé faire la synthèse de ce qui se dit dans les groupes de travail et qui retransmet aux groupes de travail les éléments de divergences entre les deux groupes. Je vous en prie, M. Molinari.

Jacques MOLINARI - Ces comités territoriaux, auxquels quelques-uns d'entre nous participons, n'ont jamais examiné les différents tracés et les raisons qui ont fait aboutir RFF au choix de quatre d'entre eux. Autrement dit, ce que nous attendons ici, c'est de remettre tout à plat. Vous nous avez dit que tout est possible. Puisque tout est possible, présentez-nous l'ensemble des tracés qui ont été étudiés et les raisons qui vous ont conduits à n'en sélectionner que quatre.

Fabien PASTOUR - Première chose, il n'y a pas de tracé, il n'y a que des scénarios. Je mets votre question avec « scénarios » à la place de « tracés ». On va vous donner tous les éléments qui ont conduit le comité de pilotage de juillet à choisir ces 4 scénarios de base.

Laurence GONTARD - Les membres du comité territorial ont déjà reçu le kit du concertant dans lequel il y a l'ensemble des fiches qui ont été soumises au comité de pilotage.

Jacques MOLINARI - Pas tout à fait. Il y a 9 fiches. Or, parmi ces fiches, il n'y a aucun des scénarios que nous avons proposés par exemple. Nous sommes partis d'un lot de scénarios beaucoup plus élevés. La 1ère sélection à laquelle nous ne savons pas qui a été convié a abouti à 9. Et une 2nde sélection, selon vos dires, qui aurait été faite au Copil, a abouti à 4. Donc nous sommes au stade final de 3 sélections. Nous aimerions repartir à zéro et mettre tout à plat.

Laurence GONTARD - Le Cotec, les techniciens du comité de pilotage ont fait cette présélection des 9 fiches qui ont été soumises au comité de pilotage. Au départ, il y avait 1 200 scénarios (si l'on combine toutes les variantes possibles entre elles sur l'ensemble du tracé) qui ont été étudiés par les bureaux d'études et par RFF. Ces études ont fait ressortir 22 scénarios complets qui ont été

soumis aux techniciens du comité de pilotage, qui en ont retenu 9 à présenter à leurs élus, qui eux-mêmes en ont retenu 4 à présenter à la concertation.

Fabien PASTOUR- Ce synoptique a été présenté lors du comité territorial de juillet.

Jacques MOLINARI - Quelle trace reste-t-il de ces choix décisifs ?

Fabien PASTOUR - Une note de méthodologie que vous allez retrouver dans le kit de concertation qui explique comment on est passé de 1 200 à tout cela. Vous l'aurez.

Jacques MOLINARI - Nous avons proposé un scénario. Ce scénario a-t-il fait l'objet d'un examen ? Ce scénario a-t-il fait l'objet d'une évaluation de coût ? Auquel cas nous demandons à examiner la manière dont a été évaluée la validité du scénario que nous avons proposé.

Fabien PASTOUR - Vous me transmettez les éléments et je demanderai au bureau d'études chez nous de nous transmettre ce qui a été donné sur ce scénario. Il y en a plus de 1 200 qui ont été étudiés.

Jacques MOLINARI - Un nous intéresse.

Fabien PASTOUR - D'autres questions sur le fonctionnement du groupe de travail ? Apparemment, ce qui vous intéresse, c'est plutôt la suite.

2. ETUDE DES SCENARIOS

2.1. PRESENTATION DU KIT DU CONCERTANT

On va vous remettre le kit du concertant. Cela va se présenter sous la forme d'une pochette. Ce kit contient un dépliant qui vous explique ce qu'est le kit du concertant. Vous retrouvez dessus l'adresse mail des trois chargés de projet territoriaux, et donc la mienne. Vous pouvez nous écrire par e-mail. Sinon, vous avez aussi notre adresse postale. Cela rappelle les grands temps forts de la période qui va s'ouvrir.

Vous avez la plaquette du projet, qui vous donne les éléments généraux d'information. Cette plaquette a vocation à être diffusée au grand public, donc elle donne une information assez générale sur l'opération.

Vous avez une fiche concertation qui reprend le synoptique que je vous ai montré au départ avec le comité de pilotage et les différents groupes de travail. Elle vous donne aussi au dos les dates des réunions et, en gros, le planning de l'opération. Vous retrouvez également les dates des réunions publiques. Il n'y a pas les lieux précis, mais on les donnera au fur et à mesure.

Vous avez un document qui est fondamental pour comprendre ce que l'on fait ensemble, c'est la charte de la concertation de la LGV PACA. Cette charte a été coécrite par RFF et toutes les personnes dont les noms figurent sur la dernière page. C'est la première charte de RFF qui est construite sur ce mode-là. On a chez RFF une charte de concertation standard mais sur la LGV PACA, vu la dimension du projet, on a décidé d'utiliser l'opportunité d'en écrire une ensemble. Je vois des gens de la CCI, il y a des gens du GIR qui étaient présents également et d'autres

associations des 3 départements. Cette charte décrit tous les organes de concertation et leur mode de fonctionnement ainsi que les modalités de suivi et d'évaluation de la concertation. Elle définit clairement le cadre de ce que l'on va discuter. Je suis arrivé dans le projet il y a un peu plus d'un an, et j'ai commencé par écrire cela avec les gens et à participer aux réunions. C'est vraiment extrêmement intéressant et vraiment très différent de ce qui peut se faire sur d'autres concertations sur de grands projets d'infrastructures.

Vous avez un document qui vous explique comment on est arrivé à sélectionner des scénarios et qui présente la démarche méthodologique pour arriver jusqu'au fuseau. C'est un document qui est très riche et qui vous explique comment on est passé au fur et à mesure du temps jusqu'aux 4 scénarios, en vous donnant des informations sur la matrice multicritères qui permet d'évaluer chaque variante les unes par rapport aux autres et chaque solution les unes par rapport aux autres. Il y a le détail de chacun des éléments de cette matrice.

Associé à ce document, vous avez un document A3, qui plaît beaucoup à mon chef, d'ailleurs, c'est lui qui l'a fait, qui explique très clairement que ce projet est construit par rapport à une évaluation du territoire par rapport à un besoin de déplacement. Vous avez en haut les réticulaires qui sont figurés. Ce que l'on appelle un réticulaire dans le ferroviaire, c'est un schéma de desserte : combien de trains ? quels types de trains ? quelles fréquences pour desservir un territoire ?

Jean-Philippe ISNARD - Qui a évalué les besoins de déplacement ?

Fabien PASTOUR - Il y avait les AOT qui étaient là, l'AOT nationale, la SNCF, RFF, l'AOT régionale (le Conseil régional), les cofinanceurs.

Le principe des variantes fonctionnelles : dans chaque secteur du territoire, dans chaque nœud ferroviaire, on a réfléchi à des fonctionnalités, on les a projetées et évaluées. On les a mises en parallèle les unes par rapport aux autres grâce à une matrice d'analyse multicritères. Cette matrice est la matrice du SNIT (schéma national des infrastructures de transport), que nous avons adaptée pour du ferroviaire. On a validé ensemble comment on pouvait évaluer chacune des variantes fonctionnelles les unes par rapport aux autres. Cette évaluation n'est pas faite de la meilleure vers la pire. C'est une démarche qui est faite en comparatif, c'est-à-dire que l'on compare les solutions entre elles.

Ce qui nous a permis d'avoir des fiches secteurs, c'est-à-dire des fiches qui permettent de voir ce qui se passe sur un secteur du territoire, par exemple Nice-Italie, Ouest des Alpes-Maritimes.

Puis des fiches variantes : dans chacune des fiches variantes, on a pris une variante fonctionnelle, puis on a regardé à 2023 puis à 2040, qui sont les deux horizons du projet, quels étaient les impacts, les avantages, les inconvénients, la desserte possible à chaque horizon temporel, le coût, le temps de parcours.

Enfin, on est arrivé à des scénarios : ces scénarios sont des combinaisons des fiches variantes sur tout le territoire pour arriver à faire un patchwork de variantes sur chaque département, sur chaque secteur pour faire quelque chose qui va d'Aix-en-Provence jusqu'à l'Italie. On est arrivé à 1 200 scénarios possibles sur le territoire.

Vous avez ensuite les fiches secteurs. On va prendre celle des Alpes-Maritimes puisque c'est le secteur qui nous intéresse le plus aujourd'hui.

Vous avez une fiche A3 qui vous donne la zone géographique, les variantes qui ont été regardées. Sur cette même page, vous avez à gauche les schémas des dessertes, les réticulaires (les plats de

spaghettis) à l'horizon 2012, 2015, 2023 et 2040. Les tableaux qui sont à gauche, c'est le nombre de trains par sens en heures de pointe. Vous avez entre parenthèses dans les petites cases le nombre d'arrêts en gare. Par exemple, sur Cannes, il peut y avoir 3 trains qui passent à Cannes avec 3 trains qui s'arrêtent à Cannes.

Au dos, vous avez chacune des variantes qui est évaluée en rapport aux autres variantes, sur tous les items de la matrice multicritères. Il est arrivé que certains critères n'étaient pas encore évaluables à ce jour du fait du manque d'éléments, du manque d'avancée des études sur certains points. Dans ce cas-là, on a laissé les cases en noir ou en gris.

A l'intérieur, vous avez les fiches variantes. Dans chaque fiche variante, vous avez une mini carte schématique du secteur, des informations sur le nom de la variante, vous avez la longueur de traversée du secteur. Par exemple, la variante C1 qui est la gare nouvelle Ouest 06, c'est une gare nouvelle à l'intersection de la ligne existante Cannes-Grasse qui dessert Cannes et Grasse par correspondance TER et Cannes par correspondance TER ou débranchement à St Raphaël. Dans ce secteur, la longueur de traversée est de 34 kms avec une évaluation à grosses mailles du nombre de kms de tunnels (à peu près 25 kms). On a évalué à peu près le temps de traversée du secteur, qui est de 10 minutes hors arrêt. Vous avez le coût cumulé des travaux sur la ligne nouvelle et le réseau existant aux conditions économiques de 2008 pour pouvoir comparer. Par exemple, sur ce secteur-là, c'est 3,9 milliards d'euros en 2023. Il n'y a pas de surcoût à 2040, c'est-à-dire que 2023 couvre les besoins. Il y a des travaux qui seront faits à l'échelle 2040 sur une 4ème voie à quai à Cannes ou Antibes. Vous avez la liste des aménagements du réseau existant. Par exemple, dans cette variante, il faut un doublement de la ligne Cannes-Grasse. Vous avez le besoin d'un saut de mouton à La Bocca, pour raccorder la ligne Cannes-Grasse sur les voies littorales sans avoir à cisailer les voies pour pouvoir insérer les trains sans difficulté.

Jean-Philippe ISNARD - Cela va coûter cher !

Fabien PASTOUR - Et puis, on note qu'il faut une 4ème et éventuellement une 5ème voie à quai à Cannes.

Dessous, vous avez les 2 schémas de desserte qui correspondent aux deux horizons de projet. On va revenir dessus dans la présentation, je vous expliquerai plus avant ce que veulent dire les différentes couleurs et les pointillés. Vous pourrez le lire tranquillement après.

Les atouts, par exemple, de cette solution-là : elle est directe vers Nice, elle permet de bons échanges avec le réseau TER.

Elle a des faiblesses : desserte moins directe de Cannes Centre.

Les enjeux territoriaux : gérer le triangle Cannes – Grasse – Mandelieu et gérer l'étalement urbain.

Vous avez au dos de cette fiche le positionnement de la zone d'étude préférentielle (ZEP), avec une espèce de croix, un pavé, qui est simplement une information sur le fait qu'il faut une gare quelque part à l'intersection entre la ligne nouvelle et la ligne Cannes-Grasse. Aucun positionnement n'est défini. Le pavé a juste été mis au milieu, au hasard. Ce n'est pas parce qu'il y a écrit Mouans-Sartoux à côté que la gare est à Mouans-Sartoux. Il faut une gare, mais on ne sait pas où il faut la mettre, il faut qu'on en parle ensemble.

Je vous fais grâce de toutes les fiches, vous aurez l'occasion de les lire tranquillement.

Serge RODRIGUES - Ce n'est pas un problème pour vous de changer le nom à côté de la gare.

Fabien PASTOUR - On peut même trouver le nom de la gare ensemble.

Serge RODRIGUES - Changer le nom, cela ne veut pas dire inventer un nom.

Fabien PASTOUR - On peut enlever Mouans-Sartoux si vous voulez.

Serge RODRIGUES - Mettez Cannes par exemple.

Jacques MOLINARI - Vous avez protesté l'autre jour quand on a parlé de Mouans-Sartoux, vous avez dit « le nom Mouans-Sartoux ne figure nulle part ». Il y est là.

Fabien PASTOUR - Sur une carte IGN, il y a souvent le nom des villes. Je vous garantis que l'on ne sait pas où est la gare.

Vous avez ensuite une vingtaine de fiches : ce sont toutes les fiches qui ont été présentées aux cofinanceurs et qui présentent les scénarios qui vont d'Aix jusqu'à l'Italie. Sur chaque fiche, vous avez une flèche qui parcourt le territoire et qui explique ce que devrait être la ligne sans pour autant être un positionnement géographique. On a changé notre façon d'afficher les choses, maintenant, on met des grandes flèches. Vous avez pour chaque fiche un coût de ligne nouvelle, un coût d'aménagement du réseau existant et le coût de la section Nice-Italie. Vous avez en-dessous un tableau avec les coûts cumulés à 2023 et 2040 qui vous donne, pour chaque secteur, le coût des travaux sur la ligne existante, le coût des travaux sur la ligne nouvelle, le prix des gares nouvelles. Vous avez cela à l'horizon 2023 et 2040. On a en bas un total de ce que cela va coûter et, en gros, la typologie du scénario qui vous est proposé.

Sur l'autre côté de la page, vous avez les éléments concernant la matrice multicritères concernant ce scénario-là. Vous avez les atouts et faiblesses de chaque scénario. De l'autre côté, dans la même fiche, vous allez retrouver des informations qui vous donnent les temps de parcours types. Vous avez ensuite pour les quatre horizons, 2012, 2015, 2023, 2040, le nombre de trains, le nombre d'arrêts en gare en heures de pointe pour tous les secteurs du projet, les aménagements du réseau existant aux 2 horizons du projet sur les 5 secteurs.

Après, vous avez des caractéristiques techniques qui sont des données indicatives : la longueur totale de la ligne, par exemple, dans ce scénario-là, 244 kms avec 205 kms de ligne nouvelle et à peu près 96 kms de tunnel.

Vous avez les principaux enjeux environnementaux qui sont détaillés, quelques enjeux techniques (ils n'y sont pas tous, sinon on fait deux bouquins par scénario) et certains enjeux du territoire. Tout cela, vous l'avez pour tous les scénarios.

Laurence GONTARD - Ce sont les 9 qui ont été présentés au comité de pilotage.

Fabien PASTOUR - Voilà. Après, vous avez une fiche A3 qui vous donne les 4 scénarios de base qui sont ressortis du comité de pilotage. Là, c'est une version un peu plus jolie et mise en page pour la presse. Vous avez ensuite une synthèse des 4 scénarios de base : dans chaque fiche, vous avez les temps de parcours, les dessertes, les coûts, les enjeux environnementaux, les enjeux techniques, les enjeux territoriaux.

On vous remet une version papier parce que l'on est en groupe de travail et que l'on a l'obligation de vous donner des documents papier. Si vous avez besoin de copies supplémentaires, on veut juste éviter d'abattre toute une forêt pour imprimer des papiers, vous retrouvez l'intégralité de ces documents sur le site lgvpaca.fr. Vous pouvez les télécharger en version pdf pour diffuser ces documents si vous le souhaitez.

2.2. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET

Tous les scénarios, quels qu'ils soient, et même ceux qui pourraient sortir des groupes de travail, doivent répondre à des objectifs globaux :

Assurer une desserte de la région PACA à grande vitesse

Garantir un temps de parcours sur le trajet Nice - Paris en 4h

Originellement, ce projet était un projet qui allait de Nice à Paris et qui s'arrêtait à Paris. Depuis janvier 2011, le ministère nous a demandé d'étudier le projet de Paris jusqu'à l'Italie, donc cela fait un projet qui va d'Aix jusqu'à l'Italie, mais l'objectif de 4h jusqu'à Nice ne bouge pas.

Constituer un réseau maillé

Cela veut dire que l'on a une ligne nouvelle et une ligne existante, il faut que ces deux lignes interagissent entre elles, se connectent pour pouvoir échanger des trains en cas de perturbation sur l'une ou l'autre des lignes. Il s'agit de pallier les défaillances d'un secteur en faisant passer les trains sur l'autre. Quand actuellement, vous avez un problème sur la rive droite du Rhône et que vous voulez monter à Lyon, vous passez par la rive gauche. A ce jour, sur la ligne littorale, quand vous plantez un train entre Mandelieu et l'Italie, vous plantez en fait tous les trains entre Marseille et Italie.

Optimiser l'utilisation des lignes existantes

Là, c'est une question qui n'est pas de la grande vitesse, mais c'est une question des trains du quotidien, des TER. On doit maximiser la possibilité de circuler en TER dans cette région.

Favoriser la desserte des centres

Enorme avantage du train, quand vous montez à Paris, vous arrivez à la gare de Lyon, en plein centre de Paris. L'intérêt du train, c'est d'arriver en centre-ville. On a des gares en centre-ville, il faut en profiter.

Rechercher le meilleur projet pour l'environnement

Limiter les coûts

Dans les règles de constitution de RFF, il y a un article, l'article 4, qui définit que RFF ne peut investir dans un projet qui ne soit pas rentable.

On va créer une ligne nouvelle et une ligne nouvelle ne vaut que par les gares qui sont dessus. Et donc ligne nouvelle dit gares nouvelles.

Jacques MOLINARI - Pourquoi ?

Fabien PASTOUR - Il y a un monsieur qui a fait tout le métro de Paris et qui a dit qu'une ligne ne valait que par ses gares. Quand on crée un tracé sur le territoire, il faut aller chercher les zones de chalandise et les zones de population intéressées par le train pour le rentabiliser.

Jacques MOLINARI - Est-ce que l'on pourrait faire venir un expert de la SNCF pour qu'il nous présente les perspectives de trafic et la manière dont les rames TGV peuvent être chargées ?

Fabien PASTOUR - Oui.

Laurence GONTARD - Si tout le monde est d'accord, on fait la demande pour le groupe dans 15 jours.

Fabien PASTOUR - Donc il y a une opportunité pour créer une gare nouvelle et desservir des secteurs qui ne le sont pas, diffuser la grande vitesse assez largement. Quand on a fait la première LGV vers Lyon, puis la LGV Méditerranée, on a créé des gares nouvelles qui ont eu un impact assez fort sur le territoire. Il y a eu des loups, mais il y a eu aussi des grands succès. On a capitalisé sur ces retours d'expérience. On a aussi travaillé sur le retour d'expérience d'autres gares grande vitesse en Europe pour l'intégrer dans nos études.

2.3. TRADUCTION DE CES OBJECTIFS SOUS FORME D'UN RETICULAIRE

Quand vous avez des traits rouges sur la carte, ce sont des trains aptes à la grande vitesse quels qu'ils soient. Quand vous avez des traits bleus, ce sont des TER. Quand vous avez des traits mauves, ce sont des intercités, des TER qui desservent les grandes villes les unes après les autres. Et puis vous avez en orange les TER semi-directs. On va les retrouver sur les schémas de desserte que je vais vous montrer. Quand vous avez un pavé, cela veut dire que vous avez une gare. Après, quand le trait est plein et gras, cela veut dire que le train ne s'arrête pas dans cette gare. Si le trait s'affine au moment du passage dans la gare, cela veut dire qu'il s'arrête dans la gare. Vous avez des sillons grande vitesse régionaux.

Jean-Philippe ISNARD - Il y a aussi les trains de fret.

Fabien PASTOUR - Là, ce sont des graphiques qui sont donnés en heures de pointe. En heures de pointe, on n'a pas de fret. On essaye de faire passer le plus de TER, de TGV, de trains rapides. En heures creuses, on peut remplacer les sillons TER par du fret, car ce sont des trains qui vont à peu près à la même vitesse.

2.4. CONSTAT : DESSERTE ACTUELLE SUR LE SECTEUR OUEST 06

Là, vous avez le secteur de l'Ouest des Alpes-Maritimes. Pour ceux qui connaissent un peu, Cannes-Grasse avec Mouans, Ranguin, La Frayère, Le Bosquet qui vient se connecter au PK2 avant la gare de Cannes. Vous voyez que vous avez des sillons grande vitesse régionaux, les oranges, les IC, les TER régionaux grande vitesse, vous avez un intercity et vous avez un TER semi-direct et puis, après, depuis Cannes La Bocca deux TER semi-directs qui filent vers Nice. Et ainsi de suite, vous avez tout au long du territoire des trains qui s'ajoutent. Chaque trait continu, c'est un sillon, c'est-à-dire une circulation par heure et par sens. Quand vous avez un sillon discontinu, cela veut dire que vous un train toutes les deux heures. Voilà la situation actuelle.

2.5. LES OBJECTIFS DE DESSERTE SUR LE SECTEUR OUEST 06

Les objectifs du projet ont été définis et vus avec les cofinanceurs et surtout votés par l'autorité organisatrice des transports régionaux, c'est-à-dire le Conseil régional. En décembre, le Conseil régional a délibéré sur les objectifs 2023 et 2040 de desserte. Il y a dans ces objectifs des éléments forts qui sont dans le projet de toute façon :

L'Ouest des Alpes-Maritimes doit être desservi à grande vitesse grâce à la gare nouvelle prévue quelque part entre Cannes et Grasse avec 4 TGV par heure en pointe.

La volonté d'avoir des temps de parcours entre les grandes cités de la région d'une heure ; une heure, c'est l'échelle de temps que vous avez entre les grandes villes allemandes à grande vitesse, en Hollande, tous les grands pays d'Europe qui sont à la grande vitesse ont cette notion de grande vitesse entre cités.

On passe d'une LGV à un système ferroviaire global en intégrant le fait que l'on développe très fortement le TER. On veut avoir 8 TER par heure en heures de pointe entre Cannes, Antibes et Nice. Cela veut dire 4 TER qui descendent de Grasse, 4 TER qui arrivent de Mandelieu, ils se rejoignent à Cannes et ils filent vers l'Italie. Ce ne sont que les trains TER. A cela, vous rajoutez les intercitys et autres, donc cela fait à peu près 9 trains par heure qui passeraient sur le secteur jusqu'à l'Italie, des trains du quotidien.

2.6. TRADUCTION EN DESSERTES PREVUES SUR LE SECTEUR OUEST 06

La desserte à 2023 : sur Cannes-Grasse, il y aura déjà un saut technique en janvier 2014, il y aura 2 TER par heure entre Cannes et Grasse. Là, en 2024, il y en aura 4. Ce sont tous des semi-directs qui iront jusqu'à Cannes, il y en aura deux en terminus à Cannes. Donc on a une vraie desserte en TER de cette zone.

Vous avez la gare Ouest Alpes-Maritimes qui est en connexion avec la ligne Cannes-Grasse. On ne sait pas où, donc on ne l'a pas mise en place sur le graphique telle que, mais il y aura un échange entre les deux réseaux pour les passagers. Cela ne veut pas dire qu'il y aura des trains à grande vitesse qui passeront par Cannes-Grasse, cela veut dire que les passagers pourront s'arrêter à cette gare Ouest Alpes-Maritimes et avoir des correspondances avec un train toutes les 12-13 minutes pour aller soit vers le Nord soit vers Cannes.

Vous avez trois sillons grande vitesse par heure et deux sillons alternés toutes les deux heures, donc en gros quatre trains à grande vitesse par heure qui passeront par la gare Ouest Alpes-Maritimes et qui fileront sur Nice. Après, vous avez un sillon grande vitesse qui partirait du

débranchement à l'Est en passant par St Raphaël, toute la côte pour arriver jusqu'à Nice. En gros, c'est quand même un doublement de la fréquence des trains sur le secteur, surtout les TER.

En 2040, on complète encore cette desserte en rajoutant des trains grande vitesse sur la ligne nouvelle. On augmente la fréquence des trains grande vitesse qui passent par la ligne classique. On rajoute des TER. Tous ces gens-là ne s'arrêtent pas seulement à Cannes, ils vont maintenant jusqu'à l'Italie. Le but du jeu, c'est d'arriver à 8 TER par heure entre Cannes et l'Italie, plus les TER régionaux, les intercités et les grande vitesse. Tout ce monde-là se retrouverait dans une nouvelle gare qui serait du côté de St Augustin, Nice aéroport.

Eugène CAUVIN - Quelle sera la zone de chalandise de la gare Ouest Alpes-Maritimes ?

Fabien PASTOUR - Elle est très large. A ce jour, il y a clairement des gens qui utilisent la gare de Cannes pour prendre le TER. Ceux-là ne sont pas vraiment concernés par la gare grande vitesse, si, mais peut-être à terme. Les gens qui vont aussi à la gare de Cannes sont des gens qui vont à des congrès, il y a énormément d'activités de congrès sur Cannes, il y a le festival et beaucoup d'autres événements. Et puis il y a aussi une grande population qui va sur tout le nord de la vallée, jusqu'au nord de Grasse. Les quantifications, je ne les ai pas en tête, mais je pourrai vous les donner. Vous les aurez dans la note que je vais vous passer juste après.

Laurence GONTARD - Je voudrais juste faire une précision pour le verbatim. Avant de poser votre question, si vous voulez bien vous représenter à chaque fois pour que la personne puisse saisir qui a posé la question.

Eugène CAUVIN - Le train part de Cannes et ne s'arrête pas jusqu'à Nice.

Fabien PASTOUR - Le train à grande vitesse, par exemple celui-ci, va directement jusqu'à Nice aéroport. Celui-ci s'arrête à Cannes, à Antibes, à Cagnes/Mer et après il file sur Nice.

Jacques BIOLAY - Ce qui sous-tend que les Antibois auront tout intérêt à utiliser la gare de l'Ouest plutôt que de partir sur Nice.

Fabien PASTOUR - La zone de chalandise de la gare Ouest Alpes-Maritimes est très large.

Jacques BIOLAY - Justement, cela augmente les volumes d'autant, c'est pourquoi je pose la question.

Jean-Philippe ISNARD - Je crois que vous n'avez pas assez défini de quelle liaison on parle. Au départ, on est parti sur une liaison Paris-Nice. Là, on est d'accord. Mais petit à petit, on s'aperçoit que l'impact principal de cette construction, ce n'est pas Paris-Nice. Paris-Nice n'est que l'un des éléments de l'infrastructure, mais cela va être Barcelone-Gênes. C'est la ligne européenne entre Barcelone et Gênes, sur laquelle va se rattacher par le biais du tracé des métropoles la liaison Paris-Nice. J'aimerais bien que l'on mette cela en évidence parce que vous allez faire des investissements pharaoniques pour, en définitive, une ligne qui va vous faire faire Nice-Paris en 4h alors que nous avons un aéroport merveilleux qui nous fait monter à Paris en 2h. Le pékin moyen ne va pas comprendre du tout pour quelle raison on investit 30 milliards d'euros pour faire une ligne de chemin de fer sur Paris-Nice alors que l'on peut y aller par avion. Je pense qu'il est important qu'enfin on sache de quoi l'on parle. Je pense que votre projet sous-jacent, c'est la liaison Barcelone-Gênes, Gênes-Zurich, Gênes-Venise, Gênes et tout le secteur est-européen et,

bien sûr, toute la péninsule ibérique avec le Portugal. Là, on comprend mieux pour quelle raison on va faire une infrastructure qui va demander une prise au sol extraordinaire, on va peut-être mieux faire admettre aux gens que c'est une infrastructure qui est importante parce que c'est vraiment l'arc méditerranéen qui est mis en place. Alors que, là, on n'en parle pas du tout. Si vous vous basez strictement sur Paris-Nice, je peux vous dire d'entrée de jeu que vous allez aller à la catastrophe parce que les gens vont vous dire exactement ce que je vous dis : pourquoi dépenser des milliards pour construire une ligne de chemin de fer qui desservira Nice, même en TGV ? Si vraiment, on est très pressé, on prend le TER qui arrive à Nice aéroport et, 2h après, on est à Paris.

Fabien PASTOUR - M. Isnard, vous me faites très plaisir. Dans cette présentation, j'avais mis plein de slides pour vous expliquer que l'on pourrait aller à Barcelone, Gênes, Milan et Turin et on m'a dit, en interne, « Fabien, c'est un groupe de travail géographique local, tu leur parles de chez eux. » Si vous voulez que je vous parle de l'Europe, nos amis italiens – j'étais chez eux la semaine dernière – sont en train de bosser sur des liaisons entre Vintimille et Gênes, entre Gênes et Milan. Leur horizon de projet, c'est 2020. Nous, on est là pour 2023. Cela veut dire qu'au moment où l'on aura fini, on pourra aller de la gare Ouest Alpes-Maritimes jusqu'à Milan, Gênes ou Barcelone avec des temps de parcours qui permettent d'être assez concurrentiels avec l'avion ou autres.

Sur la compétitivité de l'avion par rapport au train, on a constaté qu'avant l'arrivée du TGV sur Marseille, 70 % des liaisons entre Marseille et Paris se faisaient en avion, il y avait des navettes Air France toutes les 30 minutes, cela s'est complètement inversé depuis l'arrivée de la LGV Méditerranée, 60 à 70 % du trafic se fait grâce au TGV.

Jean-Philippe ISNARD - Parce que le temps de parcours est concurrentiel. Nous, on est à Nice, ce n'est pas la même chose.

Fabien PASTOUR - Pour aller de Marseille centre-ville jusqu'à l'aéroport, il faut 45 minutes, se garer, passer les contrôles de sécurité, 1h15 de vol pour arriver à Orly. A Orly, si vous avez de la chance, vous trouvez un taxi, sinon, vous prenez l'Orlyval pour aller au centre de Paris. En gros, vous mettez 3h30 à 4h.

Ici, vous ferez Nice aéroport-Paris en un peu moins de 4h. Si vous allez à l'aéroport de Nice, déjà, en termes de trafic, sur les liaisons domestiques, l'aéroport de Nice est saturé, il n'y a pas beaucoup de places dans les avions. Vous mettez un temps assez comparable avec le train. Dans l'avion, vous ne pouvez pas bosser et vous n'arrivez pas au centre-ville. Clairement, la gare Nice aéroport a une vraie fonctionnalité liée à l'aéroport : le but du jeu de cette gare, c'est de piquer tous les passagers qui font du domestique et confirmer la vocation internationale de l'aéroport de Nice en lui permettant d'enlever une partie des créneaux de décollage domestiques pour développer l'international. C'est aussi l'une des manières de développer l'aéroport de Nice.

Gérard ROBERT - C'est ce que l'on a dit à la réunion de Nice la dernière fois, c'est donner de l'oxygène à l'aéroport.

Fabien PASTOUR - Je crois que c'est vous qui avez dit cela.

Gérard ROBERT - Non, pas du tout. Je l'ai entendu.

Noëlle BOUGEAULT - C'est quand même plus durable aussi.

Fabien PASTOUR - Oui, c'est vrai.

Jacques BIOLAY - Quel sera le volume de circulation à partir du moment où l'arc méditerranéen sera en place ? N'y a-t-il pas un risque de saturation à partir du moment où les grandes lignes Barcelone-Gênes seront effectives ?

Fabien PASTOUR - Il faudrait aussi en parler avec l'entreprise ferroviaire. Ce seront sans doute des trains qui s'arrêteront dans les grandes métropoles, ce seront des trains qui feront du Marseille-Nice, Marseille-Toulon-Nice, ils peuvent être complémentaires des liaisons qui existent, et donc se combiner.

Jacques BIOLAY - Ne risque-t-on pas une saturation du trafic ?

Fabien PASTOUR - La conception du système ferroviaire que l'on propose prend en compte les enjeux de développement des voyageurs à l'horizon 2023 (80 millions) et à l'horizon 2040 (110 millions). L'infrastructure que l'on prévoit anticipe ce besoin de déplacements supplémentaires. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles il faut une nouvelle infrastructure.

Eugène CAUVIN - Entre la gare Ouest et la gare centre Cannes, comment allez-vous optimiser l'afflux de voyageurs ? L'emplacement de la gare, est-il plus judicieux, sur le plan de la rentabilité, de le mettre à l'ouest ou au centre Cannes ?

Fabien PASTOUR - Il y a clairement un besoin de nouvelle gare dans l'Ouest des Alpes-Maritimes : si l'on fait passer tous les TGV par Cannes Centre, il faut refaire la gare de Cannes et on ne peut pas passer les circulations que l'on envisage pour 2023 et 2040 entre Cannes et Nice sur la ligne existante. Donc on a besoin d'une ligne nouvelle et cette ligne nouvelle, il faut qu'elle ait un point de desserte dans l'Ouest des Alpes-Maritimes parce que, sinon, elle n'a pas de sens. Une entreprise ferroviaire qui ferait circuler des trains entre Nice et Marseille, elle a besoin de remplir ses trains. Je suis entreprise ferroviaire, je veux faire un train qui part de Nice et qui va à Marseille. Si je veux être sûr que mon train soit plein, il faut que j'aie des gens là où ils sont. Donc il y a des gens qui veulent prendre le train dans une zone de chalandise assez importante dans le secteur entre Cannes et Grasse, il faut que j'aie les chercher. Soit je passe par la ligne existante et je vais les prendre à Cannes, mais là, le problème, c'est que je ne pourrai pas faire circuler le nombre de trains que je veux et on va tuer le réseau. Soit on crée une nouvelle ligne, et je vais chercher les gens, donc je crée une nouvelle gare.

Jacques MOLINARI - Vous ne raisonnez pas sur l'ensemble de la problématique. Pourquoi voulez-vous imposer, s'il y a une gare à Cannes, ensuite d'aiguiller tout le trafic sur la ligne littorale ? On peut repartir de Cannes vers Nice par une ligne nouvelle. Pourquoi exclure cela ?

Deuxièmement, pourquoi rester figer sur une gare à Cannes Centre et ne pas imaginer que la gare puisse être à La Bocca ?

Fabien PASTOUR - C'est tout à fait imaginable.

Jacques MOLINARI - Nous demandons à ce que ce soit examiné attentivement avec les experts des bureaux d'études, que l'on établisse les coûts respectifs de toutes les solutions que vous proposez.

Fabien PASTOUR - On les a.

Jacques MOLINARI - Alors donnez-les-nous.

Laurence GONTARD - Ils sont dans vos fiches.

Noëlle BOUGEAULT - A la dernière page.

Jean-Philippe ISNARD - On voit que la seule partie des Alpes-Maritimes qui a besoin d'être développée, qui pourrait éventuellement être urbanisée ou qui est appelée à un développement futur, c'est justement au-dessus, c'est-à-dire l'axe Grasse, Vence, St Isidore, Monaco. Comment se fait-il que vous n'avez pas envisagé de faire passer cette fameuse ligne nouvelle un peu plus au nord des Alpes-Maritimes, dans une zone moins urbanisée ? Cela évitera bien des procédures, cela permettra de développer la partie des Alpes-Maritimes qui reste à développer. En plus, au départ de la gare de Grasse, vous avez une liaison directe sur Cannes, vous pouvez faire descendre des TGV pour desservir Cannes, Antibes et ainsi de suite et, ensuite, arrivé à St Isidore, vous allez avoir une gare intermodale avec les chemins de fer de Provence qui vont desservir l'aéroport et la ligne 3 du tramway. Ensuite, vous avez également une correspondance directe avec l'autoroute A8 qui est à St Isidore. On ne comprend pas pour quelle raison tous ces scénarios ont été mis pour faire passer une voie nouvelle... Parce que les gens n'ont pas vu ce que va représenter le passage d'une ligne nouvelle dans une zone urbanisée aussi dense. Je vous souhaite bon courage. Monsieur Marie sait de quoi je parle. Pour faire une liaison entre Cannes et Grasse, une ligne qui existe, avec des terrains qui existent, qui n'a demandé aucune expropriation, on a mis 32 ans ! Votre TGV, tel que vous l'avez placé, je pense que peut-être les Martiens verront le bout de son nez. Vous avez oublié que vous n'êtes pas dans les plaines des vignobles du Lubéron, là, vous allez toucher des gens avec des gros morceaux. Quand je vous parle des gros morceaux, au plan juridique. Nous, sur Cannes-Grasse, dans la ville de Mougins, nous avons un golf qui nous a quand même fait 3 procédures en conseil d'Etat. Cela a coûté quelque argent et quelque temps.

Fabien PASTOUR - Le golf qui avait construit son parcours sur l'emprise ferroviaire, c'était une bonne idée.

Pourquoi on ne passe pas dans le nord du département ? Parce que l'on doit desservir les gares et que l'on doit passer par Nice. La population, il faut aller la chercher où elle est, et elle n'est pas dans le nord du département, elle est sur le littoral.

Jean-Philippe ISNARD - Le programme de développement de la ville de Nice, c'est dans la plaine du Var. C'est ce qu'a dit M. Estrosi.

Gérard ROBERT - Dans l'un des tracés, vous cherchez à rejoindre Cannes par une bretelle, vous passez plus au nord, vous rejoignez Cannes pareil.

Fabien PASTOUR - Après, vous avez la particularité de la zone des Alpes-Maritimes, le relief est vite montagneux. Si on est au nord, on est en tunnel tout le long et on va faire un métro.

Jean-Philippe ISNARD - On a déjà fait une petite évaluation, il y a 54 kms de tunnels, c'est un petit peu moins que ce que vous avez prévu.

Serge RODRIGUES - Pour la ville de Mouans-Sartoux, la priorité, c'est le quotidien des habitants de la région et en particulier le quotidien des habitants des Alpes-Maritimes. Donc la priorité pour nous, c'est d'améliorer le service qui est rendu aux gens qui vont travailler tous les jours et qui se déplacent dans le département ou dans la région. Dans ce cadre, on demande à RFF de se donner les moyens de moderniser tout le réseau existant, il faut ré-insister là-dessus, améliorer le maillage, améliorer les services rendus aux voyageurs et aux marchandises. Dans ce cadre, bien sûr qu'une ligne nouvelle est nécessaire, on est tout à fait d'accord avec ce constat. Il faut une ligne nouvelle, mais cette ligne nouvelle, pour rendre les services comme je viens de le dire, il faut qu'elle soit mixte voyageurs/fret. Ce refus d'ouvrir au fret la ligne nouvelle, je trouve que c'est un gaspillage insensé de l'argent public, d'autant plus que, dans le département, le transport des marchandises est une plaie. L'autoroute A8 est saturée par le déplacement des camions. Il faut vraiment que l'on ait une solution pour le fret et profiter de la réalisation de cette ligne nouvelle pour apporter une réponse à cela. Enfin, pour nous, les 4 heures sur Paris, ce n'est pas une condition, si c'est 4 heures 15, ce ne sera pas un drame. Dépenser un milliard de plus ou des centaines de millions d'euros de plus pour gagner ce quart d'heure, cela ne nous paraît pas nécessaire. On préfère mettre ce milliard pour desservir la gare de Cannes. Cannes à notre sens est une métropole sur le territoire général aussi important que Toulon voire Nice. Donc une ligne nouvelle qui ferait l'économie du passage par Cannes nous paraît une aberration ne serait-ce que du point de vue économique, comme cela est apparu aux grands élus de la région comme une aberration que la ligne ne passe pas par Marseille et Toulon. Ce sont les positions de principe réaffirmées par la commune de Mouans-Sartoux mais qui sont sûrement partagées par beaucoup ici. Une fois que l'on a répondu à ces questions, la question d'une gare à Mouans-Sartoux tombe d'elle-même, elle n'existe plus.

Laurence GONTARD - Si vous voulez bien, on prendra vos avis sur les scénarios un peu après.

Serge RODRIGUES - Je ne suis pas sûr de pouvoir rester jusqu'à la fin de la réunion, donc je tenais à réaffirmer toutes ces positions, quitte à y revenir lors d'une prochaine réunion.

3. LE CHOIX DU COMITE DE PILOTAGE

Fabien PASTOUR - Je vais vous présenter les 4 scénarios de base proposés à la concertation. Ils répondent tous aux objectifs de desserte que je vous ai expliqués sur le secteur des Alpes-Maritimes et sur tous les secteurs :

le plus proche des centres villes ;

le plus rapide ;

le plus économique ;

le plus maillé.

Ce sont des scénarios ouverts, c'est-à-dire que vous pouvez les combiner entre eux et, éventuellement des fonctionnalités qui n'y sont pas.

3.1. LE PLUS PROCHE DES CENTRES-VILLES

Dans tous les scénarios, la zone de Marseille est toujours traitée de la même manière : on passe toujours à Marseille St Charles sous la gare existante en souterrain pour gagner 20 minutes voire plus de trajet et pour augmenter très fortement la circulation des TER sur Marseille. Actuellement, la gare de Marseille St Charles est en cul-de-sac. En termes d'exploitation ferroviaire, ce n'est plus possible de rajouter un train. Quand on a envoyé un train à quai, il doit cisailer toutes les voies, quand il vient du Nord, pour repartir vers l'Est, et ce n'est pas gérable. Actuellement, la situation est saturée à Marseille, il faut absolument que l'on trouve un moyen de passer sous Marseille en traversant. Actuellement, vous pouvez passer à Marseille en direct avec le tunnel des Chartreux, il y a un train par jour qui le fait, mais il perd tellement de temps à cisailer les voies que cela n'a aucun intérêt de le faire. En passant par Marseille St Charles en souterrain, on gagne plus de 20 minutes de trajet et puis on pourra avoir des directs qui restent quasiment à pleine vitesse sur le trajet.

Quand on arrive à la frontière des Bouches-du-Rhône, on file vers Toulon et là, vous avez une ligne nouvelle. On passe dans Toulon centre souterrain. Vous avez un des scénarios qui prévoit une gare à Toulon centre souterrain. On passe donc sous Toulon et puis derrière, vous avez une combinaison de ligne nouvelle et ligne existante pour desservir une nouvelle gare Est Var qui serait dans le secteur des Arcs, Draguignan, Le Muy, on ne sait pas, qui permet de connecter la ligne nouvelle avec la ligne existante. Après, on a un barreau de ligne nouvelle qui permet de rejoindre Est Var jusqu'à la ligne Nice aéroport en croisant Cannes-Grasse avec une nouvelle gare à l'intersection avec celle-ci.

Jean-Philippe ISNARD - Le secteur protégé de l'Estérel, Natura 2000 et tout ça, on en fait quoi ?

Fabien PASTOUR - On ne l'oublie pas. C'est une flèche, ce n'est absolument pas un tracé, on ne sait pas où est la ligne. On parle de zone d'étude : après, je vous montrerai ce que l'on a étudié.

On arrive sur un nouveau pôle Nice aéroport, qui n'est pas exactement Nice St Augustin, qui est un peu avant. Il serait connecté au tramway, à la gare routière, à des parkings relais.

Derrière, on passe dans Nice ville sur les voies existantes, en ayant un nouveau pôle à l'aéroport et une gare à Nice Thiers qui sont très peu distants l'un de l'autre, on va domestiquer les trains, on

va tous les mettre à la queue leu leu et donc, en rajoutant des communications simples entre les voies et sans rajouter de rails, on peut faire passer toutes les circulations sur les 2 voies existantes.

Derrière, vous avez une combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante entre Nice St Roch pour le situer dans l'espace mais on ne sait pas où c'est, et l'Italie avec une gare nouvelle à Monaco souterrain. Le but de jeu, c'est d'avoir la possibilité de doubler la ligne existante pour augmenter sa fiabilité.

Ce scénario permet d'atteindre les objectifs de desserte de 2023 avec 14,2 milliards de dépenses et les objectifs de desserte de 2040 en rajoutant 3,1 milliards. Donc cela fait un scénario à 17,3 milliards.

Jacques MOLINARI - Où est le maillage dans les Alpes-Maritimes ?

Fabien PASTOUR - Vous avez Est Var, vous allez arriver sur Nice aéroport et, après, vous avez à l'Est.

Jacques MOLINARI - Pas de maillage ferroviaire à l'Ouest.

Jean-Philippe ISNARD - Si, il y a la ligne de Grasse.

Jacques MOLINARI - Ce n'est pas un maillage, c'est une correspondance.

Fabien PASTOUR - C'est une correspondance, M. Molinari a raison.

Jacques MOLINARI - Il n'y a pas d'interconnexion.

Fabien PASTOUR - Dans ce scénario-là, non, ni dans le scénario 4.

3.2. LE PLUS RAPIDE

Au lieu d'être en 4 heures, il est en 3 heures 50. Sur Marseille, on ne change pas. On arrive sur Toulon d'une manière un peu différente. On va arriver à l'Est de Toulon sur un nouveau pôle d'échanges qui serait entre La Garde et Cuers. On passe au nord de Toulon en tunnel, ce qui permet de gagner beaucoup de temps. Donc on peut faire décrocher les trains sur la ligne existante s'il y a besoin. Après, on a un barreau de ligne nouvelle jusqu'à l'Est Var, toujours cette gare connectée avec le réseau existant, toujours dans le secteur des Arcs – Draguignan – Le Muy. On arrive sur Nice aéroport. La particularité de ce scénario, c'est qu'au lieu de passer en surface, dans le scénario de la grande vitesse, la volonté exprimée par les financeurs, c'est d'aller le plus vite possible vers l'Est. Donc, dans ce scénario, on passe sous Nice en tunnel. Donc il y aura des trains qui passeront par Nice ville, la gare de Nice Thiers en surface, et qui desserviront Nice Thiers. Et puis il y aura des circulations qui passeront sous Nice pour filer vers l'Est. Vous avez toujours dans ce scénario-là la gare Ouest Alpes-Maritimes, la gare Nice aéroport et Monaco souterrain. La partie Nice-Italie est identique. Pour atteindre les objectifs de desserte à 2023, il faut dépenser 13,2 milliards et les objectifs de desserte à 2040 4,1 milliards de plus.

Jean-Philippe ISNARD - Depuis que M. Haroun Tazieff s'est intéressé à la géologie du département des Alpes-Maritimes, il a trouvé une faille sismique, il a dit qu'il était impossible de construire en souterrain un tunnel dans la plaine de Villeneuve-Loubet et dans le secteur de Nice parce que c'était un sous-sol alluvionnaire. Sinon cela fait des années que Nice aurait un métro au lieu de s'emmerder à faire un tramway. Jacques Médecin déjà voulait faire un métro. On ne l'a pas autorisé à le faire parce que c'était impossible.

Fabien PASTOUR - Les tunnels ferroviaires sont plus bas que les tunnels de métro. Et puis, M. Tazieff était vulcanologue, il n'était pas génie-civiliste. Il a dit cela il y a 20 ans et, en 20 ans, les techniques de creusement de tunnel ont bien évolué. Aujourd'hui, on sait faire des tunnels dans la craie.

Je vous rassure, le tunnel sous Nice est dans un seul scénario.

3.3. LE PLUS ECONOMIQUE

Le plus économique est le scénario qui connecte le plus ligne nouvelle et ligne existante. A Marseille, on ne change pas. On a toujours un barreau de ligne nouvelle pour arriver sur l'Est Var. Combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante jusqu'à l'Est Var. Quand je dis « combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante », cela veut dire que, là où la ligne existante permet de rouler à grande vitesse, on rajoute simplement des voies à côté et, quand elle ne le permet pas, on va tracer des nouveaux secteurs de ligne à grande vitesse tout droit qui permettront, eux, de rester à grande vitesse et d'aller rejoindre un peu plus loin une zone de ligne existante. On arrive sur l'Est Var. Toujours la gare Ouest Alpes-Maritimes. Et là, on arrive sur Nice aéroport en passant au centre-ville puis on file vers l'Italie.

Le plus économique vaut 12,6 milliards à l'horizon 2023 pour avoir la desserte qui a été demandée pour 2023 et puis, pour atteindre les objectifs à 2040, il faut ajouter 3,3 milliards.

Mme CESARI - Cela veut dire qu'entre Toulon et Est Var, on est de toute façon en ligne nouvelle, mais en se rapprochant du sillon voie classique ?

Fabien PASTOUR - Dans un scénario, qui est le scénario le plus rapide, on est en ligne nouvelle intégrale. Dans tous les autres, on mélange de la ligne nouvelle et de la ligne existante.

Mme CESARI - Donc on passe bien de la ligne nouvelle sur la voie existante.

Fabien PASTOUR - Non, sur les emprises existantes en rajoutant des voies.

Mme CESARI - Donc on sera sur voie nouvelle collée, avec les mêmes rayons de courbure que la ligne actuelle ?

Fabien PASTOUR - Oui.

Mme CESARI - On ne réempruntera pas les 2 voies actuelles.

Fabien PASTOUR - Il se peut qu'il y ait des communications entre les rails, il faut pouvoir passer de l'un à l'autre, mais il y aura des voies en plus parce qu'on ne peut pas faire passer toutes les circulations attendues sur les voies existantes ;

Mme CESARI - Donc on aura de toute façon doublement de l'infrastructure.

Fabien PASTOUR - Il y aura des voies en plus.

Mme CESARI - Vous ne répondez jamais.

Fabien PASTOUR - Doublement, je n'en sais rien, il y aura des voies en plus, il y aura certainement 4 voies au lieu de 2.

Robert CAILLOL - Pour simplifier, la ligne nouvelle peut passer très loin de la ligne existante alors que, là, elle va passer relativement à côté.

3.4. LE PLUS MAILLE

Fabien PASTOUR - Le 4ème scénario est censé être celui le plus maillé, le plus favorable à l'exploitation au sens où il permet le plus de basculements possibles entre la nouvelle infrastructure et l'infrastructure existante. Il y a 8 points où l'on peut faire passer les trains de l'une à l'autre.

Vous avez le secteur de Marseille, on peut en amont et en aval de Marseille passer sur une ligne nouvelle et une ligne existante. Un barreau nouveau entre la frontière des Bouches-du-Rhône jusqu'à une gare qui n'est pas à l'Est, mais à l'Ouest, dans le secteur de La Seyne-sur-Mer, Sanary, qui permet de débrancher les trains sur la ligne classique et passer par le centre-ville ou utiliser la nouvelle infrastructure qui, elle, utilisera un tunnel au nord de Toulon et qui filera, par une combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante, jusqu'à l'Est Var. Vous avez un autre secteur d'échanges qui sera du côté Est qui permettra de connecter les deux lignes. L'Est Var fait déjà

office de connexion entre ligne nouvelle et ligne existante. Le barreau entre l'Est Var et Nice aéroport avec, dans ce scénario-là, la particularité d'avoir en amont une virgule qui permet de débrancher les trains et de desservir le secteur de Cannes Centre. Dans cette option-là, vous avez donc la possibilité de mailler les deux lignes par ce débranchement.

Jacques MOLINARI - Objection, ce n'est pas cela un maillage, c'est un maillage univoque, uniquement dans une direction et pas dans l'autre. Autrement dit, dans ce dispositif, vous ne pouvez pas avoir des trains partant de Nice par la ligne nouvelle aboutissant à Cannes, a fortiori des trains venant de Gênes aboutissant à Cannes. C'est donc un demi-maillage. Cela ne satisfait toujours pas aux conditions initiales.

Par ailleurs, je vais faire une remarque générale, dans vos différents scénarios, assez curieusement, vous mariez des solutions coûteuses à des solutions économiques, mais jamais vous ne faites l'assemblage de toutes les solutions économiques. Si la gare est à Toulon centre, vous avez un maillage parfait. Si la gare est à Cannes La Bocca en surface, vous avez également un maillage parfait. Or ces solutions sont les plus économiques parce que vous n'avez pas à faire l'acquisition de terrains, vous êtes propriétaire des terrains. On aimerait bien voir une solution optimale au point de vue coût, au point de vue fonctionnalités, au point de vue rationalité d'aménagement du territoire, celle-là, on ne la voit jamais. Aucune de celles que vous nous présentez ne nous paraît satisfaisante.

Fabien PASTOUR - Juste pour répondre sur la gare de Toulon en surface, on n'est pas propriétaire de la moitié de Toulon, donc il n'est pas imaginable de casser ou d'acheter la moitié de Toulon pour rajouter des voies en gare.

Jacques MOLINARI - Quand on est prêt à faire une ligne souterraine sous Nice, on est prêt à aménager les abords de la gare de Toulon en utilisant en grande partie les emprises du PLM.

Fabien PASTOUR - A la gare de Toulon, il faut rajouter au minimum juste pour le TER une voie à quai, vous rajoutez tous les quais supplémentaires pour les TGV, vous rajoutez 3 ou 4 quais de plus. Cela veut dire quel l'on va détruire tout le quartier.

Jacques MOLINARI - Pas du tout, cela a été proposé par la FNAUT du Var avec une série d'associations. Il y a un travail très sérieux qui a été fait, que vous n'avez même pas entamé.

De grâce, ne perdons pas de temps avec vos présentations de tous vos schémas, attardons-nous sur ce qui doit se passer dans les Alpes-Maritimes, depuis Est Var.

Fabien PASTOUR - Les études d'exploitation que fait RFF sont sérieuses. Elles sont faites complètement et les éléments que l'on produit sont objectifs et disponibles. Ne croyez pas que l'on ne s'est pas posé la question de la gare de Toulon. Clairement, la gare de Toulon, rien que pour les objectifs de desserte TER, il faut rajouter des voies à quai. Si l'on rajoute des dessertes TGV à la gare de Toulon, il faut doubler la gare, ce qui veut dire rajouter des voies en amont et en aval dans une ville un peu compliquée. M. Molinari, je connais très bien le secteur, de grâce, faites-moi plaisir, écoutez-moi.

Jacques MOLINARI - On vous a entendu.

Jean-Philippe ISNARD - L'idée de Cannes la Bocca oublie tout le secteur de Grasse.

Laurence GONTARD - Est-ce que Fabien peut terminer la présentation ? Après, on prend tous les avis.

3.5. COMPARAISON DES RETICULAIRES SELON LES SCENARIOS

Fabien PASTOUR - Le 1 et le 3 sont des scénarios dans lesquels il n'y a pas de débranchement en amont. Le scénario 4 est celui avec le débranchement en amont de la ligne Cannes-Grasse. Vous avez 3 trains à grande vitesse par heure et puis des trains à grande vitesse toutes les 2 heures, certains s'arrêtent en gare, d'autres non. Vous avez des dessertes sur la ligne existante. Sur le scénario 4, vous avez la particularité d'avoir un train à grande vitesse qui débranche toutes les 2 heures pour aller desservir Cannes Centre, ce qui fait que l'on libère la voie littorale d'une circulation à grande vitesse. Cela veut dire que St Raphaël n'est plus desservi à grande vitesse par heure.

Jacques MOLINARI - Cela implique un saut de mouton sur la ligne nouvelle puisque la voie 1 saute par-dessus la voie 2.

Fabien PASTOUR - On n'en est pas encore aux aménagements. Pour l'instant, on discute fonctionnalités. Après, on parlera aménagements si vous voulez bien.

Eugène CAUVIN - Où passe le fret dans tous vos scénarios ?

Fabien PASTOUR - Actuellement, il passe déjà très mal parce qu'il n'y a pas de place pour le faire passer. Il passe la nuit, parce que c'est le seul moment où il y a moins de trains. La nuit, RFF fait ses travaux d'entretien de voies ; donc actuellement, la place pour le fret, c'est une portion congrue du trafic.

A l'avenir, ça, c'est des scénarios schémas de desserte en heures de pointe, c'est-à-dire le matin quand tout le monde va bosser, le soir quand tout le monde rentre, le midi, et puis vous avez des plages horaires dans la journée qui sont libres, dans lesquelles on a besoin de beaucoup moins de trains parce qu'il y a moins de gens sur les quais. Donc cela veut dire que, pendant la journée, on va avoir la possibilité de remplacer des trains TER, IC ou autres par des trains fret, et donc on va ouvrir la ligne classique à des circulations fret, on va rendre perméable la ligne classique au fret, ce qu'elle n'est pas à ce jour. Cela permettra de gagner du temps la nuit pour que RFF fasse l'entretien des voies existantes et des nouvelles lignes.

Eugène CAUVIN - Les lignes TGV sont exclusivement TGV ?

Fabien PASTOUR - Ce que l'on doit étudier, c'est une ligne uniquement grande vitesse.

Jacques MOLINARI - Cela veut dire que tout le fret que vous souhaitez faire passer traversera la conurbation sur la ligne PLM, sur la ligne historique, ce qui ne va pas dans le sens de la protection des populations et de la qualité de vie. Il semble anormal de ne pas concevoir que la ligne nouvelle soit, comme l'a dit M. Rodrigues, compatible avec les acheminements fret.

Fabien PASTOUR - Il y a deux éléments de réponse. D'une part, le trafic fret sur les Alpes-Maritimes est assez faible.

Jean-Philippe ISNARD - On l'a rendu quasiment inexistant.

Fabien PASTOUR - On espère, en créant de l'offre, induire un besoin.

Jean-Philippe ISNARD - Sur l'A8, entre l'Espagne et l'Italie, les camions représentent plus de 60 % du trafic. Cela ne rapporte pas un centime au département des Alpes-Maritimes. Au niveau pollution et au niveau accidents, c'est une catastrophe. Si l'on crée une infrastructure nouvelle, il faudra que tous ces camions passent par la voie ferrée ou mieux par la voie maritime entre Barcelone et Gênes. J'avais suggéré à une époque que l'on mette, comme à l'entrée de Monaco, un droit de passage, un check-point où tous les camions qui passent dans les Alpes-Maritimes sans s'arrêter casquent 400 euros.

Laurence GONTARD - Est-ce que l'on peut revenir aux scénarios ?

Fabien PASTOUR - Il y a aussi une raison géographique. Les LGV ont des normes de tracés et les TGV ont des capacités de franchissement qui ne sont pas du tout les mêmes que celles de fret. Une LGV mixte est 30 à 40 % plus chère qu'une ligne TGV simple.

Jacques MOLINARI - Tout dépend de la vitesse que vous avez adoptée pour la ligne nouvelle. En réduisant la vitesse, ce qui est tout à fait légitime étant donné que l'inter-station entre Cannes et Nice est inférieure à 30 kms, vous réduisez le coût de la ligne mixte.

Fabien PASTOUR - Non. Vous demandez des zones de croisement possibles entre les trains, donc vous rajoutez une infrastructure, donc cela coûte plus cher.

A 2040, vous avez les scénarios 1, 2 et 3, avec une gare Ouest Alpes-Maritimes, une desserte TGV renforcée, vous avez donc les TER descendant de Grasse qui passent par Cannes, qui sont complétés par ceux qui viennent de l'Ouest et qui filent vers l'Italie. Vous avez les semi-directs, les intercitys et les TGV. Dans le scénario 4, on renforce la desserte avec un train par heure au lieu d'un train toutes les deux heures et St Raphaël n'est plus desservi.

Pierre DESRIAUX - Dans le scénario 4, la bretelle qui raccorde la ligne nouvelle vers la gare de Cannes est une bretelle à caractéristique grande vitesse ou une bretelle qui utilise la voie actuelle Cannes-Grasse ?

Fabien PASTOUR - C'est une bretelle nouvelle et ses caractéristiques ne sont pas encore définies. Comme les trains sont censés s'arrêter à Cannes en empruntant cette ligne-là, on n'a pas

besoin que ce soit une voie à 300 kms/h. Après, les caractéristiques fines ne sont pas définies, il faut que les bureaux d'études avancent sur le sujet.

Serge RODRIGUES - Vous avez dit à deux ou trois reprises que St Raphaël ne serait plus desservi dans le scénario 4. Pourquoi St Raphaël est desservi dans le scénario 3 et pas dans le scénario 4 ?

Fabien PASTOUR - Parce que la zone de chalandise des trains, ils récupèrent beaucoup de monde dans la zone de Cannes jusqu'à Grasse, mais la population qui monte à bord des trains sur St Raphaël a une distance très faible à faire pour aller sur l'Est-Var et le gain de temps entre l'Est Var et la gare Ouest Alpes-Maritimes est suffisamment important pour que les entreprises ferroviaires nous disent (on les fera venir, elles vous le répèteront) qu'il est plus opportun pour elles de passer par la ligne nouvelle et de rejoindre l'Est Var plutôt que de passer par St Raphaël.

Serge RODRIGUES - C'est encore pire avec la gare Ouest Alpes-Maritimes parce que, là, ils arrivent directement à l'échangeur de l'autoroute par la pénétrante Cannes-Grasse, ils y sont tout de suite. Alors que s'il faut descendre de l'échangeur de l'autoroute jusqu'à Cannes, c'est plus compliqué.

Jean-Philippe ISNARD - Le TER de St Raphaël Gare les amènera aux Arc.

Serge RODRIGUES - Il y a une gare Est Var.

Catherine JOUVE - Comme il va falloir que je parte après, je me permets de prendre la parole même si ce n'est pas complètement cadré dans la présentation.

Je voudrais dire au titre du SCOT Ouest qu'aujourd'hui, il y a un projet de territoire qui est en train d'être construit sur l'Ouest 06, notamment avec la réorganisation du réseau de transport collectif, qui part d'une gare centre à Cannes qui est susceptible d'accueillir la future LGV. Ce projet de territoire a été transmis à RFF avant le comité de pilotage de juillet, au préfet et aux services de l'Etat. Il n'a pas vraiment été pris en compte dans les différents scénarios, ce que nous regrettons. Il est prévu une gare sur l'Ouest, pas deux.

On souhaite mettre l'accent sur une desserte de la ville de Cannes puisque c'est la zone de chalandise la plus importante, c'est là où il y a le plus grand potentiel. C'est à partir de cette gare qu'un véritable réseau de transport démarre et permet d'irriguer l'ensemble du territoire vers le Nord et vers l'Est. Donc on aimerait bien que ce scénario soit étudié, sans avoir deux gares, une sur l'Ouest et une sur Cannes puisque le seul scénario qui prévoit une gare sur Cannes prévoit en même temps deux gares, or je pense qu'il n'y a pas le potentiel là-dessus.

Aujourd'hui, on a quelques éléments d'offre de service. Or il nous semble que c'est quand même le cœur du débat d'abord, c'est de savoir comment le secteur va être desservi. Ensuite, on verra l'opportunité d'une gare et sa localisation.

Je vois que la gare Ouest 06 a une desserte de 4 trains en 2040, sur les 17 par jour.

Fabien PASTOUR - 4 trains par heure.

Catherine JOUVE - Ce qui va être intéressant, c'est de voir comment on articule l'ensemble. Il y a le réseau ferroviaire, mais ce n'est pas le seul, il y a le réseau urbain aussi qui doit être pris en compte.

Si on a une dégradation de l'offre de service, s'il y a une desserte qui n'est pas satisfaisante sur l'Ouest des Alpes-Maritimes, notamment si c'est une gare qui ne dessert pas Cannes directement, on peut s'interroger sur l'investissement qui devrait être mis pour une offre qui ne correspond pas. Oui, il y aura des impacts financiers, il y aura des investissements financiers énormes, mais il faut que cela vaille le coup et que cela corresponde à un service à la population. Aujourd'hui, on manque de visibilité sur le service qui sera donné à la population. J'espère que ce sera approfondi et pas seulement en gare LGV.

Sur la position des élus commune au niveau de l'Ouest des Alpes-Maritimes, s'il y a une desserte en LGV, c'est sur Cannes et pas sur le moyen pays, et surtout pas sur le reste. On n'est pas sur le même modèle d'aménagement. Tout cela participe à un nouveau modèle d'aménagement sur le territoire.

Jean-Philippe ISNARD - Malheureusement, les élus ne visualisent pas ce qu'est une ligne nouvelle dans un site. Quand vos élus diront à leurs électeurs qui ont payé leur appartement 2 millions d'euros qu'une ligne nouvelle va leur passer sous le nez, je ne pense pas que ce sera un argument électoral qui sera facilement défendable. Je vois mal comment vous allez traverser la ville de Cannes avec une ligne nouvelle. Quand les gens verront ce que cela représente, je vous dis que la révolution française, à côté de ça, ce n'était rien. On a eu le projet de faire un saut de mouton pour faire pénétrer la ligne Cannes-Grasse sur la voie littorale. Dans le secteur de La Bocca, cela avait commencé à chauffer. A mon avis, cela ne passera certainement pas auprès des élus.

Catherine JOUVE - Le projet de territoire a été adopté par les élus. C'est un projet d'aménagement de territoire et pas un projet politique.

Jean-Philippe ISNARD - Malheureusement, c'est les électeurs qui votent, ce n'est pas les élus.

Mme CESARI - Le scénario A que nous avons là est le seul qui prévoit la desserte de Cannes Centre. Si j'ai bien compris, c'est une arrivée en souterrain à Cannes avec une gare souterraine à Cannes à proximité de la gare actuelle et départ en souterrain, donc qui répondrait à vos préoccupations.

Jean-Philippe ISNARD - Ce ne sont pas les miennes, je n'habite pas Cannes.

Mme CESARI - Les préoccupations de tout le monde, j'allais dire. En revanche, quelles que soient les solutions, il me semble que le saut de mouton est indispensable si l'on veut faire 4 trains TER qui viennent de Grasse jusqu'à Cannes. Et c'est bien cela qui pose problème.

Jean-Philippe ISNARD - Oui, le saut de mouton à La Bocca, cela va poser problème.

Fabien PASTOUR - Pour les 4 TER par heure descendant de Grasse, il faudra un saut de mouton ou un terrier selon que l'on passe au-dessus ou en-dessous. Là, comme on est en bord de

mer, le dessous, on va peut-être éviter. Si vous faites descendre une ligne nouvelle au Sud, vous aurez en plus du saut de mouton Cannes-Grasse un saut de mouton pour la ligne nouvelle.

Mme CESARI - C'est bien cela qui est étudié sur le scénario A.

Fabien PASTOUR - Le scénario 1, c'est celui qui passe par Cannes souterrain. C'est celui qui fait 20 milliards.

Catherine JOUVE - J'insiste sur le coût. De toute façon, les élus vont devoir se positionner en termes d'investissement, et les élus locaux aussi. Les investissements, ils seront en mesure de les faire, dans la mesure où il y a une offre, où il y a un intérêt, où il y a l'intérêt général là-dessus. S'il y a un véritable service qui est offert à la population, les aspects financiers et environnementaux seront relativisés.

Jean-Philippe ISNARD - Je me permets d'attirer votre attention sur le prix du foncier. Dans le secteur de Mouans-Sartoux, vous avez 7 propriétés qui ont rang d'ambassades. Quand vous allez commencer à toucher dans ce coin-là, cela va faire mal. Après Cannes, vous avez un palais qui appartient à quelqu'un de bien. Si vous avez besoin d'élargir, vous ne pourrez pas. Vous avez des appartements qui appartiennent à des gens, je ne pense pas qu'ils seront dociles. Quand vous allez leur annoncer cela, il va y avoir des discussions. C'est ce que je dis depuis 4 ans à ces messieurs de RFF, là, vous rentrez dans un secteur où, malheureusement, l'argent représente quelque chose. Si vous voulez exproprier, vous allez exploser les coûts.

Fabien PASTOUR - Voulez-vous que je fasse venir mon spécialiste foncier ?

Jean-Philippe ISNARD - Oui.

Jacques MOLINARI - Avant de parler foncier, il faut parler fonctionnalités.

Vous nous invoquez toujours des coûts, mais ces coûts, vous les avez établis sur la base de vos dogmes initiaux, c'est-à-dire la grande vitesse et l'absence de maillage. Mais si l'on remet ça en question, on va aboutir à des coûts très différents. D'ailleurs, si l'on remonte quelques années en arrière, on peut se rendre compte que le chantage au coût n'a pas marché à Lille par exemple. A l'époque, la SNCF invoquait des coûts extravagants pour ne pas passer à Lille. Puis, la communauté urbaine de Lille a montré que l'on pouvait très bien desservir Lille à des coûts moindres. Je pense que dans les Alpes-Maritimes et surtout dans le secteur Ouest, il y a lieu de réexaminer très sérieusement vos critères de tracé et vos estimations de coûts. A ce moment-là, on pourrait peut-être revenir à des propositions qui conviennent mieux aux fonctionnalités demandées par la population et par l'intérêt général.

Fabien PASTOUR - Il n'y a pas de dogme chez RFF, primo. Les modalités de calcul des prix de LGV chez RFF sont simples. On utilise notre retour d'expérience, ce que soit en ligne existante ou en ligne nouvelle, et à partir de là, on définit des prix unitaires au km en fonction d'un secteur géographique. Après, comme on a 3 bureaux d'études avec 3 secteurs, on leur a demandé quelle était leur méthodologie pour chiffrer. On a croisé leurs trois façons de travailler avec la nôtre et on en a sorti une qui est celle du projet : elle est homogène sur tous les secteurs du projet. Ces prix sont issus de notre retour d'expérience et ils n'ont rien de farfelu.

Jacques MOLINARI - Vous n'avez pas de retour d'expérience de ligne nouvelle qui dessert un chapelet de villes et vous avez appliqué depuis le début les principes qui ont régi la construction

des lignes nouvelles antérieures, c'est-à-dire des lignes sur des longs parcours, ne desservant que des gares d'extrémité. Vous vous trouvez dans une configuration totalement différente, avec des besoins totalement différents. Ils ont bien été exprimés par le médiateur de la République, ils ont été exprimés de façon générale, mais ces principes n'ont pas été appliqués à la traversée des Alpes-Maritimes, pas encore. Nous attendons cela.

Fabien PASTOUR - Joël, je ne sais pas si tu peux infirmer ce que je dis ou le confirmer, mais je pense que le retour d'expérience dépasse la France puisque l'on travaille avec nos amis hollandais et nos amis allemands (la Deutsche Bahn) qui font de la desserte de villes à grande vitesse. Tous ces éléments sont intégrés dans notre méthodologie de calcul et de chiffrage. Puis cela a été croisé avec nos ingénieries qui sont Inexia, Systra et Cetec qui sont des gens qui font des trains partout dans le monde et pas uniquement en France. Donc ils ont aussi des retours d'expérience à eux qui ne sont pas en France. Peut-être que la façon de calculer ne vous plaît pas, l'avantage, c'est que c'est la même pour toutes les variantes. Il n'y a pas de pondération pour dire « on va privilégier l'une ou l'autre ».

Jacques MOLINARI - Ce sont surtout les fonctionnalités qui ne nous conviennent pas.

Fabien PASTOUR - Cela tombe bien, parlons fonctionnalités.

4. QUELLE TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE SECTEUR ?

4.1. UNE NECESSITE : DOUBLER LA LIGNE EXISTANTE

Il y a un constat qu'ont fait nos experts et que l'on fait nous aussi : il est nécessaire de doubler la ligne existante pour faire passer tous les besoins de circulation. Il faut augmenter de façon significative la capacité du réseau pour faire passer des TER et des TGV et atteindre les niveaux de service. Il faut que l'on stabilise la ligne : clairement, toute la ligne de Mandelieu jusqu'à l'Italie, il faut qu'on la fiabilise. Et il faut que l'on maille notre réseau. Ce sont les grands constats, les grandes évidences.

4.2. UN DECOUPLAGE INEVITABLE VIS-A-VIS DE LA LIGNE EXISTANTE

Compte tenu du secteur dans lequel on est, il y a un problème de tracé de la ligne existante. La ligne existante sur le secteur littoral a un tracé beaucoup trop sinueux pour que l'on s'y colle simplement avec de nouvelles voies pour circuler à très grande vitesse. Donc cela nous oblige à nous découpler de la ligne existante.

On nous a demandé de réfléchir à un passage en estacade au-dessus des voies littorales existantes. En termes de coûts, ce n'est pas mal ; en termes de vitesse, on ne correspond pas du tout aux besoins de vitesse. Après, on nous a dit : ce serait plus simple de passer sous la ligne existante en tunnel. La ligne existante est très sinueuse, très longue et le coût du km de tunnel fait qu'il vaut mieux passer tout droit. Cela nous a permis d'écarter certaines idées, de fausses bonnes idées.

Philippe MARIE - Il y a eu une décision prise par une assemblée de décideurs des Alpes-Maritimes au milieu des années 2000. A l'époque, il était proposé de profiter de la réalisation de la

LGV, d'enfourer la LGV pour enfourer la ligne littorale sur certains segments, notamment sur les secteurs qui sont très exposés.

Mme CESARI - C'était Cannes-Antibes, je crois.

Philippe MARIE - Oui, parce que l'on ne peut pas réaliser une 3ème voie entre Cannes et Antibes. C'est une idée qui permettrait de libérer certains fronts de mer. A l'époque, c'est pour cette raison qu'elle avait été envisagée.

Jean-Philippe ISNARD - Entre Cannes et Golfe-Juan, on peut faire une 3ème voie littorale, il suffit de diminuer la route à 4 voies qui est limitée à 70 kms/h.

Fabien PASTOUR - La ligne historique telle qu'elle est ne permet pas d'atteindre les objectifs et de traiter les 110 millions de passagers que l'on attend à l'horizon 2040.

Pour la rentabilité économique et le financement de la nouvelle ligne, il faut absolument que l'on ait une gare nouvelle dans l'aire de chalandise de Cannes-Grasse.

Jacques MOLINARI - Pourquoi une gare nouvelle ?

Fabien PASTOUR - Il faut une gare nouvelle. Soit il y a une gare nouvelle et il y a une ligne nouvelle entre cette gare nouvelle et Nice. Soit il n'y a pas cette gare nouvelle et cela ne sert à rien de faire la ligne nouvelle parce qu'elle ne sera pas rentable.

Une solution Cannes souterrain a été écartée par les financeurs. Les 1,7 milliard supplémentaires et surtout les difficultés techniques pour passer par Cannes Centre en souterrain, cette solution a été écartée par tous les financeurs autour de la table parce que cela risquait de tuer le projet. C'est plus de 10 % du coût du projet à rajouter.

Serge RODRIGUES - Pas par la Région.

Fabien PASTOUR - Cela a été écarté par tous les financeurs.

Serge RODRIGUES - Les autres, je veux bien, mais pas le Conseil régional.

Fabien PASTOUR - Soit il y a une gare nouvelle à l'Ouest Alpes-Maritimes, soit il n'y aura pas de ligne nouvelle entre l'Ouest Alpes-Maritimes et Nice et on sera obligé de limiter les dessertes et invalider ce qui a été voté et validé par les financeurs, c'est-à-dire les ambitions de desserte TER et TGV sur l'Est sans cette gare. Je sais que cela fait un peu couteau sous la gorge, mais c'est une évidence économique. Le projet de ligne nouvelle, s'il n'y a pas cette gare, ne marchera pas. Une entreprise ferroviaire qui ne peut pas récupérer des gens dans le secteur de Cannes en empruntant une ligne nouvelle ne fera pas passer ses trains de dessus. Donc on aura des entreprises ferroviaires qui demanderont du Nice-Cannes Centre en utilisant la ligne classique et on n'aura aucun train sur la ligne nouvelle. Donc la ligne ne sera pas rentable et on ne pourra pas la faire.

Jean-Philippe ISNARD - Est-ce que l'on parle de rentabilité financière ou de service apporté à la population ?

Fabien PASTOUR - Les deux objectifs sont convergents. La desserte ferroviaire que l'on veut pour la région PACA au sens large n'est pas possible sans infrastructure nouvelle.

Jacques MOLINARI - On ne vous comprend pas. Vous nous dites qu'il faut une gare nouvelle à l'Ouest. Nous vous répondons que cette gare nouvelle doit être à Cannes, quelque part à Cannes La Bocca, sur le littoral cannois disons. On est donc tous d'accord. Mais vous avez toujours en tête de faire une gare quelque part dans le moyen pays. Pourquoi ? Peut-être le saurons-nous un jour.

Les financeurs, on aimerait savoir quels éléments ils ont eu en main pour prendre de telles décisions. A quoi sert-il de faire une concertation si les financeurs ont décidé sur injonction de RFF de faire ce que vous voulez faire. Quelle est la place de la concertation dans ce système ? On vous apporte des arguments qui rejoignent les vôtres sur le fond, mais qui ne débouchent apparemment pas puisque vous êtes campé sur ces 4 scénarios.

Fabien PASTOUR - Je n'ai jamais dit que l'on ne pouvait pas passer à Cannes La Bocca. Il faut par contre que cette gare soit connectée avec Cannes-Grasse.

Jean-Philippe ISNARD - On n'est pas tous d'accord. Pour les gens du secteur Grasse, Mougins, Mouans-Sartoux, la gare de Cannes La Bocca, cela ne nous intéresse absolument pas.

Eugène CAUVIN - La gare sera en souterrain bien entendu ?

Fabien PASTOUR - Dans le secteur des Alpes-Maritimes, 75 % du tracé risque d'être enterré. Donc il se peut que les gares soient souterraines, mais ce n'est pas sûr.

Jean-Philippe ISNARD - Il y a un problème de relief, c'est les Alpes-Maritimes.

Eugène CAUVIN - Il faudra prêter une attention particulière à la desserte routière parce que c'est une zone à densité de population assez élevée.

Fabien PASTOUR - Une gare comme Avignon TGV a super marché, au-delà de ce que nous attendions. On ne fait que rajouter des parkings à cette gare et on va rajouter une bretelle ferroviaire qui va faire le lien entre Avignon TGV et Avignon centre. A l'époque, les financeurs nous avaient dit : on fait la gare, on fait un coup pour voir et, si elle marche bien, on la développe. Clairement, cette gare ne fait que grossir et la zone d'Avignon en bénéficie largement parce qu'il y a une vraie diffusion des effets de la grande vitesse au niveau local.

Tous les aménagements autour des gares sont pris en compte dans les travaux de définition des gares, c'est-à-dire que l'on ne se limite pas à des quais, on pense bâtiment voyageurs, parkings, accès à la gare.

Eugène CAUVIN - Il faut penser au bien-être de la population aussi.

Fabien PASTOUR - Aussi.

Jacques BIOLAY - Cannes étant en bord de mer, on butte sur la mer. Donc si l'on veut augmenter considérablement le trafic, ce n'est pas là qu'il faut mettre une gare.

Laurence GONTARD - On termine la présentation et, après, vous donnez tous votre avis sur les scénarios.

Mme CESARI - Vous dites que la rentabilité du projet repose sur ces 2 pôles, un niçois et un Ouest Alpes-Maritimes, s'il n'y a que Nice, cela ne suffit pas.

Fabien PASTOUR - Tout à fait.

Dans les Alpes-Maritimes, le relief est très vallonné et même très escarpé. Clairement, on va avoir beaucoup de passages en tunnel lorsque la densité urbaine l'impose et quand le relief l'impose aussi. Il faudra que l'on passe en surface dès que possible pour limiter les coûts. En gros, l'estimation que l'on a à ce jour, c'est que 25 % du trajet sera en surface dans les Alpes-Maritimes. On n'a pas de tracé, mais on sait que l'on va être à peu près dans ces eaux-là.

Après, il y a des coûts qu'il faut avoir en tête. Les coûts moyens de construction d'une LGV sont :

En surface : entre 10 et 20 millions d'euros le km ;

En viaduc : 40 à 50 millions d'euros le km ;

En tunnel : entre 80 et 100 millions d'euros le km. Ce sont des moyennes. On a des tunnels qui sont beaucoup plus chers que cela. On a des tunnels qui sont dans les 180, 240 millions d'euros le km. On en a qui sont à 60. la moyenne est entre 80 et 100 millions d'euros.

Je vous présente Jean-Michel Cherrier, le directeur de la mission LGV PACA, qui vient d'arriver.

Jean-Michel CHERRIER - Bonjour, je ne vous dérange pas.

Laurence GONTARD - Il arrive juste à point.

Fabien PASTOUR - Tu arrives à point pour les questions, parce que je n'ai encore eu aucune question !

Jean-Michel CHERRIER - C'est super !

Fabien PASTOUR - Si vous avez d'autres questions, allez-y.

Laurence GONTARD - On fait un tour de table.

Jean-Philippe ISNARD - Je voulais revenir sur l'exemple de la gare d'Avignon qui n'est pas un bon exemple. Elle a été faite dans une zone industrielle, dans une zone où il n'y avait pas de construction. Là, nous sommes dans une zone hyper urbanisée. La gare d'Avignon est devenue un aspirateur à voitures, avec des parkings à n'en plus finir. Je ne pense pas que les élus, qui se sont battus contre IKEA parce que cela faisait un aspirateur à bagnoles, vont accepter une gare TGV qui va aspirer quatre fois plus de voitures qu'IKEA.

Laurence GONTARD - Si je résume votre avis sur les 4 scénarios, vous imagineriez la gare plus au Nord ?

Jean-Philippe ISNARD - Oui, plus au Nord, plus à l'intérieur des terres.

Gérard ROBERT - Ce qui m'ennuierait, c'est votre gare sur La Bocca, je m'excuse pour M. Molinari, parce que la ligne Cannes-Grasse serait squeezée complètement. On voit bien que la ligne Cannes-Grasse arrive à contresens si l'on fait une gare à La Bocca. Comment fait-on la liaison entre les deux ? Ce serait dommage de laisser de côté la ligne Cannes-Grasse.

Serge RODRIGUES - Si vous avez un système de type TER à l'horizon 2023 ou 2040, cela veut dire les gens qui descendent du TGV à Cannes La Bocca prennent le TER, ils ont une station, ils descendent à Cannes, ils font un changement à Cannes pour aller vers Cannes-Grasse.

Jean-Philippe ISNARD - A la gare de Cannes, 80 % de la clientèle est plutôt près du 3ème âge que du jeune âge. Quand tu les fais trimpler avec leurs valises, il n'y a même pas un escalator qui fonctionne...

Serge RODRIGUES - Là, on parle des gens du moyen pays qui iront jusqu'à Cannes pour changer à Cannes.

Jean-Philippe ISNARD - Je ne les vois pas se trimpler avec leurs valises, même pour faire 50 mètres.

Gérard ROBERT - Je veux bien, mais cela me paraît un peu bizarre. Ce n'est pas pour cela que j'approuve la gare Ouest Alpes-Maritimes qui va zigouiller une partie de la forêt, faire des parkings et des parkings. M. Cherrier nous parlait la dernière fois de la gare d'Avignon. A la gare d'Avignon, vous êtes en train de faire la virgule qui est censée décharger la gare TGV d'Avignon pour la remettre vers le centre. On est en train, d'après ce que j'ai entendu, d'augmenter le nombre de parkings, ce qui va un peu à contresens aussi.

Jean-Michel CHERRIER - C'est vrai que, su Avignon, il y a des aménagements de parkings. La gare étant très utilisée, il faut ajouter des parkings. La virgule vient compléter le dispositif, sans quoi il faudrait multiplier les parkings par 3 ou 4. La virgule, c'est une façon de limiter l'extension d'accès à la gare en voiture. Il y a des navettes bus qui sont en place et qui seront peut-être supprimées quand la virgule sera en place. Après, on a la jonction sur Sorgues-Carpentras qui va permettre d'irriguer ce secteur. Quand tout cela sera en place, on peut supposer qu'il y aura un léger délestage de voitures, mais c'est dans le temps que cela se fait. Au moment où la gare évolue, où la virgule n'est pas encore faite, où Sorgues-Carpentras n'est pas encore mis en service, forcément, cela fait un peu plus de voitures.

On est tous dans un système qui évolue. Le transport de personnes est en augmentation dans notre région. On est dans une région en évolution. On a un habitat qui prospère. On a des gens qui viennent s'installer. Si on ne met pas les moyens de transport... C'est vrai qu'il y a des inconvénients, il faut bien raccorder au système routier, cela fait venir des voitures parce que l'on ne peut pas imaginer une gare qui n'ait que des accès qui ne soient pas routiers.

Quand vous mettez une gare à l'interconnexion de Cannes-Grasse, vous avez une zone de chalandise qui est importante. Du coup, il y a des gens qui viennent d'un peu partout et tout le monde n'est pas sur l'axe TER. Quand on a un système TER un peu efficace, il faut que l'on pense aussi avec des zones de parkings sur les différentes gares qui sont entre Cannes et Grasse, de manière à ce que l'on puisse prendre les TER et que cela soit efficace.

Si l'on prend Aix-en-Provence, on a une augmentation incroyable de voitures, mais on n'a pas d'autres moyens d'accès à la gare TGV d'Aix que la voiture.

Gérard ROBERT - Elle a pris une dimension extraordinaire.

Jean-Michel CHERRIER - Elle a doublé. La gare a été faite pour un million de voyageurs par an et, aujourd'hui, il y a 2 millions de voyageurs par an.

Eugène CAUVIN - Les cars, ce n'est pas fait pour rien.

Jean-Michel CHERRIER - Tout à fait, mais il y a des navettes de bus qui y vont.

Fabien PASTOUR - C'est pour cela qu'on ne parle plus de gare, mais de pôle d'échanges parce que l'on essaye de faire converger dans un même lieu des transports en commun en site propre s'il y a en, travailler avec les syndicats de transport pour faire venir des bus qui rabattent des gens vers les gares. C'est la volonté de faire des nœuds de transport pour éviter d'avoir des bagnoles partout.

Jacques MOLINARI - On a demandé un expert de la SNCF pour présenter les études de trafic. Deuxièmement, nous demandons que les études de ces scénarios remettent en question le dogme de la grande vitesse dans la traversée des Alpes-Maritimes (c'est-à-dire recalculer les scénarios en réduisant la vitesse de traversée, donc réduire les rayons des courbes et les sections de tunnel). Troisièmement, pour les Alpes-Maritimes, l'importance majeure, c'est le maillage ferroviaire (et non pas correspondance ferroviaire). Ce maillage doit être articulé en 3-4 points au minimum. C'est la manière de respecter les instructions de l'Etat. Cela remet en cause les 4 scénarios qui ont été présentés pour la partie Alpes-Maritimes.

Jean-Michel CHERRIER - Les études de trafic, c'est RFF qui les fait. Pourquoi vous voulez un expert de la SNCF ?

Fabien PASTOUR - En fait, il y a deux choses dans ce qu'a dit M. Molinari. Il y a un besoin d'explication sur le volet exploitation, puis la position d'une entreprise ferroviaire pour expliquer comment elle imagine les dessertes. C'est ça ?

Jacques MOLINARI - Oui.

Jean-Michel CHERRIER - Très bien. On peut le demander, il n'y a pas de souci.

Pierre DESRIAUX - Je voudrais apporter un complément sur l'aménagement du territoire et sur ce que l'implantation d'une gare peut avoir comme incidence sur l'organisation d'un territoire autour de la gare. Je pense que cela n'a pas été vu entre RFF et le SCOT Ouest qui est en charge de cet aménagement. Quand il y aura une gare LGV, il y aura une spéculation foncière sur un certain nombre de terrains, il y aura une demande de zones de développement à proximité de la gare. Comme on est dans une recherche d'évitement de l'étalement urbain, il faut vraiment maîtriser cela. Une gare Ouest qui serait dans un secteur entre Mougins et Mouans-Sartoux, qui est relativement protégé avec des coulées vertes, avec peu d'espace disponible pour du développement, là, il y a une réelle contradiction et je voudrais que l'on regarde cela de près.

Le deuxième aspect, c'est les dessertes de la gare : desserte routière (il faut voir dans quelle mesure le réseau routier est capable de desservir la gare) et desserte en transport en commun. Une ligne TER peut être un élément de choix, mais insuffisant. Il faut aussi que tout un réseau de transport en commun du style bus, TCSP qui sont en cours de développement dans notre région, puisse converger vers cette gare. Si l'on a deux gares, une gare au Nord et une gare à Cannes,

l'organisation d'un tel réseau ne sera pas simple. Je pense qu'une gare située sur la ligne historique serait préférable : ou Cannes ou La Bocca. Cela serait plus près des centres-villes. Or le tracé des métropoles, c'est aussi desservir les cœurs des villes.

Fabien PASTOUR - La partie virgule qui descendrait sur Cannes, vous en pensez quoi ?

Pierre DESRIAUX - Cela ne règle pas le problème du maillage. L'interconnexion sur la zone Côte d'Azur, il serait bien qu'elle soit avant Nice parce que la zone chargée va de Cannes à Menton, pas au-delà de Nice. Donc on a un tronçon Cannes-Nice qui n'est pas bouclé par le système de maillage, ce qui est dommage au niveau de la sécurité ferroviaire, on n'a pas le maillage idéal. Alors que, si l'on avait un point de passage par La Bocca ou par Cannes, on aurait un maillage efficace.

La virgule, c'est un maillage partiel, uniquement dans un sens.

Fabien PASTOUR - (S'adressant à Serge Rodrigues qui part) On va vous donner des documents avant de partir.

Eugène CAUVIN - Entre la gare à Cannes et la gare à l'Ouest, quelle solution va faciliter le plus l'accès au train ? Le nombre de voyageurs va-t-il varier si l'on prend la solution Cannes ou la solution Ouest ?

Jean-Michel CHERRIER - C'est pratiquement identique. Ce sont des zones de chalandise qui sont assez proches. Ce n'est pas en termes d'accessibilité que cela fait une différence. Par contre, cela a des incidences sur le système ferroviaire puisque la complexité du passage à Cannes, c'est l'utilisation de la voie classique et l'impossibilité de faire 4 voies. Au niveau du système, il faut un doublement de l'infrastructure. Il faut être très clair, on ne sait pas faire 4 voies de Cannes à Nice, on ne sait pas faire 4 voies sur le littoral. Un passage souterrain, cela rajoute par mal d'argent au scénario, c'est pour cela que le comité de pilotage a écarté cette solution de Cannes souterrain. Le passage de Cannes en surface est, lui, destructeur, ce n'est pas possible.

Le SCOT a fait un travail sur la centralité de Cannes. C'est vrai qu'au niveau du nombre de personnes qui vont accéder à la gare, que ce soit pile poil sur Cannes ou à l'Ouest, il y a des différences, mais ce n'est pas fondamental par rapport à la zone de chalandise. Par contre, c'est différent dans l'exploitation de la gare elle-même lorsqu'elle est au centre de Cannes ou quand elle est déportée. Après, il y a les contraintes mécaniques d'amener la voie sur Cannes, de faire un dispositif cohérent, un passage souterrain, une gare souterraine et de repartir puisqu'en surface, ce n'est possible. On peut rentrer sur Cannes, mais on ne sait pas utiliser la voie classique pour mettre les éléments... Sinon, on est obligé de repartir en souterrain et, du coup, on a un souterrain tout le long.

Jean-Philippe ISNARD - Pourquoi ne pas utiliser les infrastructures existantes ? On avait proposé de se servir de la ligne Cannes-Grasse, éventuellement de la doubler (sur 45 % de son tracé actuel, elle peut être doublée sans problème), pour pénétrer dans Cannes et allait desservir la gare de Cannes Centre et la gare d'Antibes. La ligne nouvelle LGV passait plus au Nord et redescendait sur Nice St Isidore et non sur Nice St Augustin parce que, là aussi, on se retrouve dans le même problème (urbanisation, destruction des sites). Là, on a fait une proposition qui semblait assez cohérente, c'est-à-dire que la gare des Arcs desservait les communes littorales de Fréjus-St Raphaël, la gare dans le secteur de Grasse desservait Cannes Centre et Antibes et la gare de St Isidore desservait la communauté urbaine de Nice. Ensuite, cela rentrait en tunnel, cela

allait à Monaco où le Prince veut sa gare souterraine, il a les moyens, donc on peut la lui faire. Puis, cela desservait l'Italie et la vallée de la Roya. C'était à notre avis la solution la plus équitable et surtout la plus réalisable sans pénétrer dans le vif du sujet, c'est-à-dire cette zone urbaine hyper-urbanisée où vous n'allez avoir que des problèmes : techniques, juridiques... Je ne vois pas un élu se mettre à dos la moitié de la population de sa ville parce qu'il a proposé de faire traverser sa ville par une ligne LGV.

C'est pour cette raison que, dès le départ, notre association a proposé une chose : messieurs, n'allez pas vous foutre dans des problèmes juridiques insurmontables, vous allez vous battre pendant des décennies, cela va enterrer le projet. Le seul endroit qui peut encore se développer, avec le minimum de problèmes... on a proposé de construire une liaison Barcelone-Gênes qui passe plus à l'intérieur des terres. Ce projet n'a même pas retenu l'attention des gens !

Jean-Michel CHERRIER - Actuellement, l'infrastructure nouvelle est proposée plutôt au Nord, c'est ce que vous évoquez. Deuxièmement, les raccordements sur Cannes-Grasse en doublement ont été envisagés et étudiés, sauf que le raccordement sur la ligne Cannes-Grasse en venant du Nord, c'est dans un secteur extrêmement contraint, c'est très difficile à faire car il y a beaucoup d'habitat à cet endroit-là. Troisièmement, vous retombez sur l'exploitation de la ligne littorale où vous n'êtes pas capable de faire passer tous les trains, vous êtes obligé de tripler, de quadrupler la voie, c'est toujours le même problème.

Jean-Philippe ISNARD - Non, la ligne nouvelle existe, elle passera au Nord, et la ligne classique ne recevra que les 3 ou 4 rames TGV qui vont desservir Cannes. Un TGV qui ira de Barcelone à Gênes et qui desservira Nice St Isidore ou Grasse ne descendra pas forcément à Cannes. Un Espagnol qui ne veut pas aller à Cannes n'en a rien à foutre de passer à Cannes.

Jean-Michel CHERRIER - L'Espagnol oui, mais l'entreprise ferroviaire non. L'entreprise ferroviaire, elle, va chercher des clients. Si vous faites ça, le barreau qui va de Est-Var à Nice, vous ne le faites pas parce que vous n'avez aucune raison socioéconomique de le faire. Il coûte 2 milliards, vous ne le faites jamais. Pourquoi ? Parce que les opérateurs ferroviaires vont chercher des clients, ils vont passer sur la côte et vous ne pourrez pas construire ce barreau-là.

Catherine JOUVE - On souhaiterait vraiment que le scénario A, avec une desserte directe de Cannes en souterrain, soit évoqué parce que, s'il y a ce scénario, on est bien d'accord que cela ne met pas en péril...

Jean-Michel CHERRIER - On peut évoquer le scénario de passage à Cannes souterrain, si c'est ce qui est demandé. Vous savez que cela coûte un milliard de plus. On n'a jamais eu de faux discours par rapport à cela, on a toujours dit : cela coûte plus cher. Si vous proposez cela, il faudra que l'on arrive à justifier comment on finance un milliard de plus et comment cela se répartit sur les autres cofinanceurs. Encore une fois, c'est possible, ce n'est pas incohérent du tout, mais c'est exponentiel au niveau du coût. Si c'est proposé au comité territorial, il faudra voir comment le comité territorial entérine cette proposition et comment il la propose au comité de pilotage. Il n'y a pas de souci par rapport à cela. La concertation, c'est pour que l'on discute de cela. S'il y a des sujets qui sortent ou qui ont un certain accord entre tous, c'est proposé. Après, encore une fois, on est dans une logique d'accord Coter et comité de pilotage.

Catherine JOUVE - M. Isnard insiste beaucoup sur la gare à Grasse.

Jean-Philippe ISNARD - Ou dans le Plan de Grasse, la zone de Sophia-Antipolis qui est juste à côté.

Catherine JOUVE - C'est pour cela que j'insiste sur la position du SCOT Ouest, on est sur un projet de territoire, on n'est pas uniquement sur un tracé, on est sur une question d'irrigation et de service à la population et, en termes d'aménagement du territoire, on essaye de limiter l'impact sur l'étalement urbain, l'impact sur la congestion routière. Dans le discours, il faut vraiment passer outre ce côté « la gare, elle passe où ? Pas là, parce qu'il y a tel propriétaire ». On n'est pas là-dedans, on est dans l'intérêt général. Si cela touche une propriété, tout est une question de service et d'intérêt général. Vous trouvez cela naïf ou idéaliste si vous le voulez. Maintenant, si dans ce type de projet, on n'a pas ce type d'approche, la concertation ne sert à rien.

Jean-Philippe ISNARD - Si vous démolissez 30 % de la Côte d'Azur soi-disant pour l'intérêt général, vous allez avoir des gens qui ne vont pas être d'accord.

Catherine JOUVE - Il y aura toujours des gens qui ne sont pas d'accord.

Jean-Philippe ISNARD - Si vous faites sauter le bateau pour l'intérêt des marins, les marins s'en foutent.

Catherine JOUVE - Vous aurez toujours des opposants.

Jean-Philippe ISNARD - Il faut tenir compte de cela. Si vous n'en tenez pas compte, vous allez au-devant de désagréments certains.

Départ de Mme Jouve et de M. Rolland.

Jacques BIOLAY - Premier point, le développement du bassin Azur Ouest va se faire où et comment ?

Jean-Philippe ISNARD - C'est la question que l'on pose.

Gérard ROBERT - On concentre à nouveau tous les moyens sur le littoral.

Jacques BIOLAY - Deuxième point, on ne peut avoir d'opinion sur le projet que dans la mesure où l'on sait où l'on implante cette fameuse gare.

Jacques MOLINARI - Non, ce n'est pas comme cela qu'il faut voir les choses.

Jacques BIOLAY - On peut les voir comme cela exactement.

Jacques MOLINARI - Quel aménagement on peut faire ? Faut-il faire une gare ?

Jacques BIOLAY - La question est de savoir : si on fait une gare, on la fait où ? C'est la question préalable que je pose.

Eugène CAUVIN - Cette gare Ouest, il faut la faire où il y a possibilité de la faire sans trop gêner la population. Il y a une zone qui existe un peu plus au Nord que l'emplacement actuellement précis : vous avez toute la zone du Plan de Grasse où la densité de population est beaucoup plus faible que dans cette zone-là.

Jean-Michel CHERRIER - C'est le schéma de réflexion que l'on vous propose. A partir du moment où l'on aura avancé sur la nécessité de la gare, en octobre, on proposera les fuseaux de passage et on étudiera un peu plus finement son positionnement dans un fuseau de passage à 1 000 mètres.

Ce qui relève du débat que je crois connaître ici, c'est : une gare ou pas dans cette zone-là ou une gare à Cannes puisqu'il y a des études comme le SCOT, la ville de Cannes et ce que le GIR Maralpin évoque, c'est la nécessité d'une gare à Cannes.

RFF, on est là pour structurer un projet, on est là pour vous donner les éléments techniques de ce qui est proposé, on est là pour essayer d'évoquer, dans chacune des propositions qui sont faites, ce qui nous paraît le plus cohérent au niveau technique et au niveau ferroviaire, et puis de comparer vos propositions dans le cadre des schémas qui ont déjà été proposés et de la matrice multicritères. Il n'y a pas de souci, les propositions sont là. Quand j'entendais dire tout à l'heure

« aménagement du territoire », oui, on est dans une logique d'aménagement du territoire, on ne sépare pas ces sujets, les sujets de propositions de gares des études que l'on a faites qui sont dans les études complémentaires, elles font état des zones de chalandise, de la desserte routière, de l'aménagement dans le territoire, on a fait des études d'aménagement du territoire, on est en relation avec le SCOT, on connaît les positions, on a d'autres positions, cela fait partie des choses qui sont discutables.

Fabien PASTOUR - Cela fait partie des éléments que vous aurez dans le dossier.

Jean-Michel CHERRIER - Il faut arriver autour de cette table à faire une proposition sur le positionnement des gares. Après, les histoires de fuseaux de passage et comment on va y arriver, mécaniquement, je ne dis pas que tout est possible, surtout pas, mais disons que l'on est quand même dans des schémas où l'on a des accords communs sur les inconvénients et forcément les impacts que prend notre décision, à partir de là, on va faire le travail technique pour essayer de trouver les meilleurs emplacements possibles avec les zones qui sont disponibles.

Jean-Philippe ISNARD - Quand vous parlez du développement de la région au niveau économique, on est d'accord, mais que l'on développe sur le plan économique le département là où il va se développer et pas là où il est déjà développé. C'est pour cela que je ne comprends pas que l'on n'ait même pas pensé à St Isidore. Il y a un accès d'autoroute, il y a des lignes de train en correspondance pour Nice aéroport, il y a le chemin de fer de Provence qui dessert toute la vallée du Var... Ici, pareil, dans le Plan de Grasse, c'est tout le secteur Nord qui est à développer. Pourtant, vous voulez mettre une ligne TGV, vous allez développer le merchandising comme vous dites là où il est déjà saturé.

Jean-Michel CHERRIER - St Isidore, c'est le nord de Nice, c'est ça ?

Jean-Philippe ISNARD - C'est la zone de Carros, c'est là où M. Estrosi va investir des millions pour développer...

Jean-Michel CHERRIER - La réponse est très claire : le choix du politique de Nice, c'est « vous faites le passage de la gare à Nice St Augustin. » Dans les études complémentaires, si vous les avez regardées, on a des études de passage au Nord de Nice.

Jean-Philippe ISNARD - Et le choix politique de Cannes, c'est dans Cannes.

Jean-Michel CHERRIER - Le choix politique, c'est dans Cannes, il n'y a pas de problème.

Jean-Philippe ISNARD - On saura s'en servir à l'occasion.

Jean-Michel CHERRIER - Sauf que ce n'est pas dans les scénarios qui ont été proposés par le comité de pilotage. La différence est de taille, mais c'est ça qui se discute.

Jean-Philippe ISNARD - J'ai la réponse.

Jean-Michel CHERRIER - Il n'y a pas de raison de conserver la moindre ambiguïté sur ce sujet, ce n'est même pas polémique, c'est la réalité.

Sur Marseille, l'ensemble du dispositif marseillais, toutes collectivités confondues et toutes positions politiques confondues s'est mis d'accord sur le fait que cela passait à Marseille St Charles,

à partir d'un constat qui était très simple : il faut que l'on arrive à résoudre le problème de passage ferroviaire de Marseille St Charles. C'est un nœud ferroviaire, on sait irriguer le territoire uniquement quand on aura résolu les problèmes de passage à Marseille St Charles. Marseille St Charles, c'est une gare en cul-de-sac. Aujourd'hui, un train qui rentre et qui sort de plus à l'heure en heures de pointe, cela ne passe plus, on cisaille de partout, donc il faut faire une gare filante. C'est ce constat. A partir de là, les discussions qui ont eu lieu jusqu'à maintenant ont amené ces dispositions de passage sous Marseille.

Le passage à Cannes, dans les études complémentaires, la gare de Mouans-Sartoux et le passage Nord relève des contraintes de positionner une infrastructure sur la zone littorale et de passer l'infrastructure au Nord pour pouvoir faire ce réseau maillé et dégagé, mais ce n'est nouveau, on n'a rien inventé dans ce scénario-là. Ce n'est pas du tout nouveau, ça sort du débat public.

Jacques MOLINARI - M. Cherrier, il faudrait quand même que vous précisiez que, si le choix a été fait d'une gare traversante sous Marseille St Charles, c'est parce que les Marseillais ont travaillé la question et ont confié à des bureaux d'études des contre-expertises qui ont mis en défaut les estimations de RFF.

Jean-Michel CHERRIER - Pas du tout.

Jacques MOLINARI - Malheureusement, ce travail n'a pas été fait dans les Alpes-Maritimes, mais il est encore temps de remettre des choses à plat, notamment en ce qui concerne les estimations de coûts. Il faudrait aussi savoir si certaines des propositions que nous avons faites ont bien été étudiées. C'est désolant de parler dans le vide sans avoir sous les yeux les tracés que vous avez non seulement étudiés, mais chiffrés. Et c'est là que le bât blesse. Vous superposez des coûts à des coûts, mais jamais vous ne soustrayez des économies que l'on peut faire en infléchissant les tracés. Autrement dit, il y a encore un gros travail à faire. Ce gros travail, il faut le faire tous ensemble, avec vous bien sûr, sur d'autres bases et notamment en remettant en cause les postulats qui sont la grande vitesse. La très grande vitesse pour la traversée des Alpes-Maritimes n'a pas de sens. A ce moment-là, on réduit les coûts. Je suis certain que les estimations que vous affichez depuis le début dans les Alpes-Maritimes peuvent être minorées. Il faut le faire ce travail. Ce serait sage d'avoir sous les yeux des cartes géographiques parce que l'on parle un peu dans le vide ici. On est face à un problème géopolitique d'aménagement du territoire. Ce serait bien d'avoir ça sous les yeux, au moins une carte en relief, mettez-la sur la table et que les gens aient en tête la difficulté du problème.

Jean-Michel CHERRIER - M. Molinari, je reprends tous les points un par un. Premièrement, pas de mauvais procès s'il vous plaît. Les études de Marseille n'ont jamais mis en défaut les études de RFF, elles les ont corroborées. Vous ne trouverez pas d'étude faite par la collectivité marseillaise qui serait contraire aux résultats de RFF. Premier point. Deuxième point, les études de Marseille ont amené des possibilités de passage sous Marseille qui était ce qui était proposé par RFF avec des solutions et des référentiels de vitesse un tout petit peu différents.

Deuxièmement, nous n'en sommes pas à travailler sur des hypothèses de tracés. Nous sommes aujourd'hui en train d'essayer de travailler sur les choix d'emplacement de gares et pas les hypothèses de tracés. Deuxièmement, les hypothèses de tracés qui ont été faites, elles ont été faites sur des tracés de référence pour comparer. 14 scénarios, qui n'ont rien à voir avec la construction de ce que l'on est en train de faire aujourd'hui puisque l'on est parti dans ces 14 scénarios avec des choix d'emplacements de gares que vous contestez aujourd'hui. Donc vous vous mettez d'accord, nous nous mettons d'accord, nous faisons passer ce qui correspond à ce

que l'on souhaite être un aménagement du territoire, à des fonctionnalités de gares et pas du tout avec des tracés puisque ce qui structure le pays et le territoire, c'est l'emplacement de la gare et pas les tracés. C'est ce que vous répétez tout le temps et c'est ce que vous expliquez dans le cadre des groupes de travail à la fois gares et aménagement du territoire, donc je vous prends directement au mot. On travaille sur l'aménagement du territoire, on dit où la gare est la plus pertinente, on regarde les conditions et, fin octobre, vous aurez les bandes de passage à 1000 mètres avec les cartes et les zones. C'est comme cela que l'on fait la concertation et pas autrement. C'est proposé et demandé par le comité de pilotage, donc il ne faut pas inverser les choses, il faut faire le boulot dans l'ordre et tout arrivera en son temps bien proprement. C'est important que l'on bosse comme il faut.

Fabien PASTOUR - Que cela soit clair entre nous, M. Molinari, les gens de RFF font leur boulot très sérieusement et de la manière la plus saine possible en respectant la déontologie. On ne sort pas des faux chiffres pour tromper les gens et privilégier une solution, ce n'est pas vrai. Quand vous dites que l'expertise de MPM a contredit celle de RFF, c'est faux. Que ce soit clair pour tout le monde, il n'y a pas un grand méchant RFF, il y a des études faites par des gens sérieux, qui travaillent de manière pragmatique, de manière tout à fait consensuelle avec les règles de l'art. C'est comme cela que l'on conduit nos études. Après, Jean-Michel vous expliquait comment on concertait. Clairement, il n'y a pas de théorie du complot chez nous.

Jacques MOLINARI - Je n'ai pas dit ce mot-là !

Fabien PASTOUR - C'est soit de la parano soit la théorie du complot.

Jacques MOLINARI - Je vous demande simplement de préciser les paramètres que vous utilisez pour chiffrer. Si vous me dites « on fait un tracé à 280 à l'heure », ce ne sera pas le même prix qu'un tracé à 200. Est-ce que c'est en bi-tube ou en mono-tube ? Le coût va dépendre de la longueur des tunnels. On aimerait que vous nous donniez ces indications-là.

Jean-Michel CARRIER - Vous avez tous les éléments dans le cadre des études complémentaires, cela a été chiffré dans le scénario Côte d'Azur, vous avez tous les éléments dans le dossier.

Jacques MOLINARI - Il y avait 17 scénarios, on en voit 4.

Jean-Michel CARRIER - Vous avez tous les éléments dans le dossier.

Quand vous dites, M. Molinari, « je veux discuter sur le référentiel de vitesse parce que la grande vitesse n'est pas utile en métropoles du Sud », c'est votre avis.

Jacques MOLINARI - Pour les Alpes-Maritimes, pas les métropoles du Sud.

Jean-Michel CHERRIER - Dans les métropoles du Sud, le scénario de passage dans les Alpes-Maritimes est important. L'objectif du réseau maillé, c'est de permettre un doublement des services TER en délestant la ligne et les aménagements classiques, mais c'est aussi de permettre des temps d'accès complets. Si on ne va pas vite à Marseille, si on ne va pas vite dans le Var, si on ne va pas vite dans les Alpes-Maritimes, on conservera 2h30 pour faire Marseille-Nice.

Jacques MOLINARI - Je n'ai parlé que des Alpes-Maritimes. Dans les Alpes-Maritimes, dites-nous quels paramètres vous avez choisis et sur quoi l'on peut jouer. Il faut que l'on ait tous les éléments, donnez-les -nous.

Jean-Michel CHERRIER - Vous avez les éléments. Prenez le dossier des études complémentaires, dites-moi quels sont les coûts que vous pouvez infléchir et on fera le travail dessus. Il n'y a aucun problème, tout est dans le dossier.

Fabien PASTOUR - On ne part pas du choix de faire un bi-tube ou un mono-tube, on part des objectifs qui nous sont fixés et on développe l'infrastructure qui va y répondre. On n'est pas à se dire que l'on va faire un mono-tube ou un bi-tube, on est à se dire qu'il faut faire Nice-Paris en 4h et desservir tout un territoire avec un schéma de desserte qui a été voté et validé par des gens.

Jacques MOLINARI - Comment pouvez-vous afficher des prix...

Fabien PASTOUR

Monsieur, vous me coupez. Laissez-moi finir. Vous avez d'un côté 4h de trajet, des objectifs de desserte TER et train et, derrière, on définit ensemble une infrastructure pour le faire. Je ne peux pas vous dire aujourd'hui si ce sera du mono-tube ou du bi-tube, c'est beaucoup trop tôt.

Jacques MOLINARI - Comment pouvez-vous estimer le coût ?

Jean-Michel CHERRIER - M. Molinari, je ne comprends pas votre position. Les coûts, on vous les a donnés. Vous voulez discuter des coûts ?

Eugène CAUVIN - Les coûts dépendent des solutions techniques adoptées.

Jean-Michel CHERRIER - J'aimerais que l'on avance sur les solutions techniques adoptées, merci. On est ok.

Il faut que l'on soit clair dans les discussions. M. Molinari veut discuter des coûts. Les coûts et les choix mono-tube, bi-tube qui ont été pris dans les scénarios de référence sont dans le dossier des études complémentaires.

Jacques MOLINARI - Seulement sur les 4 scénarios.

Jean-Michel CHERRIER - Sur ces 4 scénarios, aujourd'hui, on ne connaît pas les zones de tunnel parce qu'on n'a pas le positionnement de la gare. Vous me dites où est positionnée la gare, je donne les fuseaux à 1000 m et on pourra regarder les évaluations. Dites-moi où est positionnée la gare parce que c'est une chose très différente de la positionner à Grasse ou à Cannes, les tunnels ne sont pas les mêmes, les référentiels de vitesse ne sont pas les mêmes et on ne sait pas

exactement ce que l'on va trouver, il faut que l'on fasse des sondages. Vous savez très bien que l'on ne jette pas des dés en l'air pour savoir si l'on va faire un mono-tube ou un bi-tube, il y a un train derrière. Ce n'est pas l'enjeu aujourd'hui, M. Molinari, de discuter de cela. Je veux bien en parler avec vous, je veux bien vous donner les éléments mais on ne va pas avancer, ce n'est pas cela le sujet. Il faut quand même que l'on réfléchisse sur les conditions dans lesquelles on va proposer ou pas les solutions d'une gare sur l'axe Cannes-Grasse où l'on pense que c'est possible de le faire, c'est cela l'enjeu. Derrière, quand on sera sur les fuseaux, on regardera les impacts de coûts. On aura le temps de les travailler.

Jacques BIOLAY - Ce qui est non négociable a priori, c'est le délai Paris-Nice en 4h.

Jean-Michel CHERRIER - Cela fait partie des objectifs qui ont été mis en avant par le comité de pilotage. Le comité de pilotage dit : il faut faire les objectifs de desserte de 2023, il faut comparer tous les scénarios à la matrice multicritères, il faut conserver un temps d'accès des Alpes-Maritimes en 4h sur un Paris-Nice. Cela peut être 4h05, 4h10, ce n'est pas cela le sujet, mais cela ne peut pas être 5h30.

Jacques BIOLAY - Cela joue énormément dans les options.

Jean-Michel CHERRIER - Oui.

Laurence GONTARD - Est-ce que l'on peut continuer le tour de table ?

Robert CAILLOL - Si l'on veut la grande vitesse, tout ce que vous nous avez présenté, c'est très bien. Si l'on commence à parler de Cannes, du bord ou autres, on abandonne la grande vitesse.

A l'heure actuelle, les gens qui prennent le train à Cannes, combien il y en a qui y vont à pied ? Personne. Ou l'on y va en voiture ou l'on y va avec un TER.

Mme CESARI - On y va surtout à pied.

Robert CAILLOL - Il n'y a que les gens de Cannes. Donc il ne faut pas trop se focaliser sur Cannes. S'il faut prendre la voiture, il faut que j'aille à Grasse ou à Cannes. Donc je pense que cette gare Ouest prendra tout le Nord de Cannes, c'est-à-dire Le Cannet et Mougins. Maintenant, pour Cannes, ils pourront faire un effort de prendre un TER ou leur voiture puisque c'est ce que nous faisons à l'heure actuelle en sens inverse.

Jean-Philippe ISNARD - La gare actuelle de Cannes est embouteillée. On ne peut pas y accéder.

Robert CAILLOL - Je suis très satisfait de ce que j'ai entendu. Cela améliorera le transport TER sur le littoral. Pour l'instant, je suis entièrement d'accord sur les 4.

Jean-Philippe ISNARD - On a ouvert la gare de Mouans-Sartoux.

Jacques MOLINARI Il viendra peut-être un jour où il y aura moins de monde se rendant à la gare en voiture. On est dans la perspective 2040.

Robert CAILLOL - Cela ne fait rien.

Colette MAISONNEUVE - Je n'ai pas de question. J'écoute.

Mme CESARI - Je voudrais rappeler que c'est vrai que la position qui a été prise par l'ensemble des acteurs depuis la DTA, qui fait consensus quand même dans le département, c'est de dire : on va tout faire pour développer les alternatives à la voiture. D'ailleurs, cela porte déjà ses fruits. Et puis l'objectif, c'est bien de conforter les centralités et d'éviter le mitage du territoire et la consommation des espaces et les déplacements inutiles.

J'avais quelques questions.

Premièrement, on nous a présenté les réticulaires, c'est-à-dire le nombre de trains par jour, mais on ne nous a pas dit combien il y aurait de trains TGV par jour sur les espaces pressentis, à Nice et sur quelles destinations. S'il y a un endroit où c'est rappelé, à ce moment-là, vous ne répondez pas et je le regarderai.

Deuxièmement, vous nous avez dit qu'il y avait différentes possibilités entre Toulon et Est Var : ou ligne directe totale ou utilisation partielle sur la voie classique. Quel est l'impact en temps ?

Jean-Michel CHERRIER - Entre Toulon et Est Var, c'est entre 10 et 15 minutes selon les solutions.

Mme CESARI - Donc ce n'est pas rien.

Jean-Michel CHERRIER - Non, ce n'est pas rien.

Mme CESARI - Troisièmement, quand vous présentez les différents objectifs temporels, 2023 et 2040, il y a une différence d'investissement. Si j'ai bien compris, cela ne joue pas sur la LGV, mais sur les investissements complémentaires pour faire de la capacité sur la voie classique ?

Fabien PASTOUR - Je vais répondre tout de suite. Le nombre de trains par jour : on ne les a pas parce qu'on dimensionne une infrastructure sur l'heure de pointe.

Mme CESARI - Quand vous allez discuter avec le territoire, ce qui est intéressant, c'est : j'ai quoi comme offre de train ? J'en ai 5 ou 10 ? Ce n'est pas pareil. Ils s'arrêtent tous, ils ne s'arrêtent pas tous aux deux gares ?

Fabien PASTOUR - C'est pour cela qu'il sera intéressant de discuter avec l'entreprise ferroviaire.

Mme CESAR - Il me semblait que, dans les premiers dossiers, ça y était. Là, je ne l'ai pas vu.

Fabien PASTOUR - Ce que l'on donne à 2023, c'est tout le système ferroviaire qu'il faut pour répondre aux enjeux de déplacements de 2023.

Après, 2040, c'est tous les enjeux ferroviaires qu'il faut pour y arriver.

Mme CESARI - Ce n'est pas sur ligne nouvelle donc.

Jean-Michel CHERRIER - Entre 2023 et 2040, c'est sur le réseau classique.

Mme CESARI - Quand on passe en gare souterraine sans s'arrêter, on peut passer jusqu'à quelle vitesse ?

Jean-Michel CHERRIER - En général, on passe à 200 kms/heure maximum.

Fabien PASTOUR - Joël me le confirme, dans les structures de gare souterraine, on peut imaginer une configuration dans laquelle on a un tube qui est le tube passant et, sur le côté, deux tubes qui sont les tubes à quai. A ce moment-là, on peut passer à pleine vitesse.

Après, si vous avez des gens qui sont sur les quais, on va passer doucement.

Jean-Michel CHERRIER - Quand on est dans une gare passante, en fonction de la conception, on ne baisse pas beaucoup la vitesse, on peut passer relativement vite. Les vitesses de passage en gare aérienne comme à Toulon, c'est 200 kms/h.

André BOYER - Je n'interviens pas dans le débat, mais j'ai été missionné par ma hiérarchie pour écouter et rapporter rapidement les échanges qui se sont faits.

Jean-Michel CHERRIER - Je suis juste là incognito.

Fanny CATROUX - Je ne reprendrai pas la position qui a été évoquée et qui est celle qu'a défendue Catherine JOUVE pour le SCOT Ouest. Je vais juste faire deux remarques d'ordre général qui concernent plus particulièrement la ville de Mougins, qui est très sensible à la question du transport du quotidien et a fortiori du train du quotidien. Aujourd'hui, la ville de Mougins a un certain nombre de problèmes avec la pénétrante Cannes-Grasse, avec l'A8, avec le rond-point Churchill qui est saturé. Autant d'éléments de transport du quotidien qui sont un réel problème.

Quel est le lien avec la gare LGV ? Cette gare LGV jouera le rôle de pôle multimodal. La ville de Mougins souhaite que ce pôle multimodal joue son rôle à plein. La réflexion sur la gare LGV en ce sens est essentielle puisqu'elle permet de relayer un certain nombre de transports en commun et, sans être un aspirateur à voitures, de développer aussi des parkings relais qui peuvent être pertinents.

Jacques MOLINARI - C'est pour cela que la réunion a lieu à Mougins.

Jean-Michel CHERRIER - Pas du tout. La prochaine sera ailleurs. Mougins, c'est le hasard mais la salle est sympa.

Fabien PASTOUR - La réunion devait avoir lieu à Cannes, mais les salles que l'on voulait prendre ont été réservées avant nous. Mougins a bien voulu nous accueillir en dépannage. C'est un dépannage plutôt sympa.

Jean-Philippe ISNARD - Si vous avez des problèmes de salles, au Plan de Grasse, on a de belles salles que l'on peut vous mettre à disposition.

Jean-Michel CHERRIER - C'est noté.

Pascal TEISSEIRE - Je voudrais avoir confirmation que tous les scénarios prévoient obligatoirement un doublement de la ligne Cannes-Grasse.

Laurence GONTARD - Oui.

Jean-Michel CHERRIER - Oui.

Philippe MARIE - Je souhaiterais que soit précisée la capacité de desserte LGV de Cannes à partir de la gare Est Var. Techniquement, est-elle crédible ? Quantitativement, est-elle crédible aussi ? Par rapport à cette desserte LGV, quantitativement et qualitativement, le débranchement tel qu'il a été retenu dans le scénario 4, qu'apporte-t-il de plus ? Sachant que notre référentiel de discussion aujourd'hui, c'est 4 scénarios dans lesquels Cannes peut avoir une desserte TGV, mais n'est pas une gare TGV.

Jean-Michel CHERRIER - Oui, on est d'accord.

Philippe MARIE - Nous souhaitons avoir là-dessus un plein éclairage. M. Pastour a indiqué tout à l'heure que la gare à l'Ouest des Alpes-Maritimes était une subordonnée à la traversée des Alpes-Maritimes. Cette desserte telle qu'elle est réalisée avec un débranchement, il faut qu'il caractérise un réel avantage puisqu'il emporte un milliard d'euros supplémentaires dans le projet. Qu'est-ce qui caractérise l'avantage qui permet de dire que ce scénario-là peut se réaliser parce qu'il répond à tel ou tel avantage ? Je le répète, Cannes dans cette hypothèse a bien une desserte TGV, mais n'est pas une gare TGV.

Jean-Michel CHERRIER - Fabien apportera les éléments sur la desserte à partir d'Est Var. On l'a là. On vous donnera les précisions. Il y aura une desserte de Cannes qui sera TGV. Dans le cas d'une gare Ouest Alpes-Maritimes, le débranchement de Est Var pour aller desservir Cannes se fera par des TGV comme aujourd'hui par la ligne classique avec une desserte qui sera de 6 ou 7 je ne sais plus par jour, donc en heures de pointe...

Laurence GONTARD - Un par heure.

Fabien PASTOUR - En 2040 un par heure et un toutes les deux heures en 2023.

Philippe MARIE - Cela fait 7 TGV à la journée.

Jean-Michel CHERRIER - Oui, 6 ou 7 TGV à la journée.

Philippe MARIE - 7 TGV par jour sur une offre d'une soixantaine de TGV qui desservent Nice. C'est insuffisant pour la ville de Cannes à certaines époques de l'année. Il convient soit d'entendre le choix d'autres scénarios soit de rechercher des scénarios d'exploitation qui permettent de répondre à ces besoins parce qu'à certaines époques de l'année, la majorité des déplacements vont vers Cannes et, avec les infrastructures autoroutières dont nous disposons, c'est insuffisant. Donc il faut qu'il y ait une desserte efficace de la ville de Cannes. C'est la raison pour laquelle nous sommes attentifs à ce qui caractérise quantitativement chacun des scénarios.

Jean-Michel CHERRIER - C'est la desserte courante à l'année en heures de pointe. La desserte de Cannes pendant les événements, quels que soient les événements, affrètement de trains pour venir, cela multiplie potentiellement par deux, on n'est pas en limite d'exploitation du système. Les entreprises ferroviaires qui affrèteront des trains pour venir à Cannes en direct, il y en aura autant que les affréteurs considéreront que c'est pertinent. Aujourd'hui, quand il y a des matches de foot, on transporte les supporters en TGV et, quand il y aura le festival de Cannes, les affréteurs mettront à disposition les trains correspondant à la demande.

Départ de Jacques Molinari.

Vous avez posé la question : qu'est-ce qu'apporte le T par rapport à la desserte de Est Var ? A mon sens, cela n'apporte pas grand-chose. Cela différencie un peu les scénarios. Du coup, on fait passer des trains sur Cannes en direct, c'est-à-dire que l'on aura une différenciation des services St Raphaël, Fréjus, Cannes. Pour le coup, il y aura potentiellement plus de trains qui viendront à Cannes, mais du coup, St Raphaël-Fréjus va dire « mais nous, on aura moins de trains ». Cela va être un truc un peu compliqué à gérer. Donc à mon sens, ce n'est pas un scénario beaucoup plus efficace que le scénario normal. On n'a pas dit que les scénarios qui étaient présentés étaient tous super efficaces, on a dit qu'ils correspondaient tous aux objectifs de desserte.

Philippe MARIE - Dans la fiche C2, il y a le commentaire suivant : cette utilisation de la ligne littorale entre Les Arcs et Cannes tend à péjorer une forme de desserte ferroviaire de St Raphaël.

Jean-Michel CHERRIER - Oui.

Philippe MARIE - Par rapport à l'évolution de ces scénarios tels qu'ils étaient décrits au début des années 2000 et tels que nous les avons maintenant, on voit que la ville de Cannes tient à une desserte TGV, c'est pourquoi nous tenons à ce que chacun des quatre scénarios qui a été retenu assure une desserte TGV pour la ville de Cannes, la ville de Cannes en a besoin pour son développement économique.

Jean-Michel CHERRIER - La desserte de Cannes est assurée par le système TGV par le débranchement Est Var dans tous les cas. La virgule amène une desserte plus rapide, je crois que l'on gagne 10 minutes, cela permet d'arriver à Cannes un peu plus rapidement. Je considère que le coût de cette virgule, le temps qui est gagné, je ne le trouve pas significatif dans la desserte de Cannes par rapport au débranchement de Est Var et à l'efficacité du système de passer par St Raphaël, Fréjus et Cannes. C'est mon avis, mais cela se discute ici.

Mme CESARI - Des grands événements, il y en a beaucoup à Cannes. Est-ce que la gare de Cannes a la capacité de recevoir tous ces trains ?

Jean-Michel CHERRIER - Il y a des aménagements à faire dans la gare de Cannes.

Philippe MARIE - Il y a effectivement des aménagements qui sont décrits, il y a d'autres voies à quai qui sont à rechercher. Mais surtout, les 4 scénarios qui ont été choisis par les financeurs imposent, au cas où la ville de Cannes aurait besoin, pour certains événements, de trains supplémentaires, que la gare de Cannes Centre devienne une destination. C'est ce que j'entendais tout à l'heure lorsque je parlais de solutions d'exploitation. Si les décisions se prennent dans la forme prédéterminée aujourd'hui, l'exploitation peut répondre aux besoins de la ville de Cannes et du bassin cannois tout entier. En revanche, ce n'est pas la réponse à la subordonnée qui a été évoquée tout à l'heure, à savoir il faut qu'il y ait une gare à l'Ouest du département pour que ce projet se fasse.

Jean-Michel CHERRIER - On trouve que c'est mieux, mais après...

Philippe MARIE - J'ai formulé ce terme de subordonné, je l'ai compris comme tel tout à l'heure. Est-ce que vous le confirmez ou pas ?

Jean-Michel CHERRIER - Je l'ai dit tout à l'heure, il n'y a pas d'ambiguïté, on ne sait pas faire les 4 voies littorales. Du coup, soit on passe à Cannes, on fait une gare souterraine, on repart vers Nice en LGV souterrain et c'est plus cher, soit on fait une gare à l'Ouest et on a cette infrastructure qui est validée jusqu'à Nice. Ce qui ne retire rien des obligations de desserte vers Cannes.

Fabien PASTOUR - Je propose que l'on inscrive à l'ordre du jour de la prochaine réunion un point sur la desserte de Cannes. J'inviterai quelqu'un qui pourra nous dire combien de TGV on pourrait avoir hors cadencement moyen pour des événements particuliers.

Jean-Michel CHERRIER - Oui.

Gérard ROBERT - On a parlé tout à l'heure d'une gare nouvelle à Cannes La Bocca. M. Marie pose la question de ce terminus Cannes Centre qui est merveilleusement bien placé. Si l'on fait une gare nouvelle à La Bocca et une gare où passeront tous les TGV à Cannes Centre, pourquoi se prendre la tête à faire deux gares ?

Jean-Philippe ISNARD - M. Molinari sera content, vous ferez des économies (une seule gare).

Une 3ème voie entre Golfe-Juan et Cannes Centre, cela se fait. Quand on a ouvert la ligne Cannes-Ranguin, il y avait une station à La Source. Donc elle était déjà programmée. Actuellement, comme on a une grande politique de réduction des voies routières, j'ai regardé la voie du littoral...

Philippe MARIE - En technique pure, tout peut se faire !

Je reviens à ce que je disais tout à l'heure, c'était une réflexion qui avait été faite dans le milieu des années 2000 avec dix grands décideurs du département et qui visait à enfouir la LGV pour enfouir en même temps la ligne littorale. C'était avant la crise des subprimes de 2008. Maintenant, le contexte est différent.

En revanche, posons-nous également la question d'une voie nouvelle qui va se réaliser, la première depuis 160 ans, il y a certains segments de cette ligne littorale qui sont très exposés, notamment entre Cannes et Antibes.

Jean-Michel CHERRIER - On reviendra sur la desserte particulière de Cannes, sur les éléments de coûts.

Martine SIMON - Le positionnement d'une gare à Cannes qui serait desservie par la LGV semble assez naturel. Quand on voit géographiquement la réouverture de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse avec l'ambition d'avoir 4 TER à l'heure, la ligne ferroviaire Marseille-Vintimille avec l'ambition d'avoir 8 TER à l'heure, à la confluence de ces deux lignes, il y a la gare Cannes Centre.

De plus, à l'échelle des trois villes de Cannes, Le Cannet et Mandelieu, membres du SITP, on est dans une politique conforme à la loi SRU qui vise à reconstruire la ville sur la ville, à éviter le mitage et à faire en sorte que toutes les fonctionnalités soient concentrées sur les espaces urbains. Cela veut dire qu'il y a une forme de légitimité à dire que Cannes doit bénéficier d'une desserte LGV, notamment Cannes Centre qui est appelé à devenir un futur pôle d'échanges multimodal dès 2015. Sur ce territoire, nous sommes en train de mettre en place des réseaux de lignes de bus à haut niveau de service. D'ores et déjà, il existe un maillage très fin, très performant et très qualitatif en termes de régularité, de temps de parcours et de fiabilité de tous les modes d'accès à la gare de Cannes Centre. Les horizons de ce projet sont à 2040 : cela veut dire qu'il faut arrêter de réfléchir en se disant qu'automatiquement, si l'on habite Auribeau, Pégomas ou dans le moyen pays, on a forcément besoin d'avoir une gare avec des parkings. Je crois que l'on a intérêt à concentrer les moyens sur des territoires qui, historiquement, sont maillés, qui dans leur actualité ont un maillage qui se renforce et qui sont compatibles avec les horizons de la LGV.

Positionner une gare Ouest 06, alors que l'on sait qu'il y a un problème de maillage routier, qu'il n'y a pas de maillage de transport collectif de type TCSP. Les études qui sont faites entre le SCOT Ouest et la CASA sur l'opportunité de faire une desserte de TCSP entre les territoires SCOT Ouest et CASA montre qu'il y a une telle atomisation des déplacements... Quand on regarde le bassin grassois avec les 5 communes autour, on voit que l'on a 8000, 9000 déplacements/jour tous

modes confondus, qui ne justifient pas d'avoir des modes lourds pour arriver à structurer la desserte de transports collectifs. Donc tout resterait à créer à partir de cette gare Ouest 06, même si elle a une efficacité par rapport à la continuité d'une ligne qui va jusqu'à Nice, elle ne l'a pas en termes d'aménagement et d'organisation globale des déplacements à l'échelle de l'Ouest.

Jacques BIOLAY - A court terme mais à long terme...

Jean-Philippe ISNARD - Il y a un gros déficit de transport en commun entre Sophia Antipolis et Mouans-Sartoux et entre Sophia Antipolis et Antibes. Nous avons proposé de faire un réseau de tramway entre la gare d'Antibes et la gare de Mouans-Sartoux en passant par Sophia Antipolis. Là, il y aurait certainement une étude à faire, sachant que nos arrière-grands-pères avaient déjà prévu un tram entre Mouans-Sartoux et Valbonne.

Martine SIMON - Pour les TCSP, il faut un très grand nombre de voyageurs, il faut au moins 15 000 à 20 000 voyages/jour.

Fanny CATROUX - Mougins est à la fois sur le bassin cannois, mais aussi sur le territoire sophilopolitain puisque Mougins est l'une des communes fondatrices de la technopôle. J'ai remarqué, en parcourant l'approche sectorielle, que, dans les atouts ou les enjeux territoriaux, la desserte de Sophia faisait partie des points mis en exergue. On évoquait l'insuffisance des transports en commun entre la CASA et l'Ouest du département non compris dans la CASA. Peut-être qu'aujourd'hui, les flux ne justifient pas ces transports, mais les élus sont confrontés quotidiennement à des demandes d'administrés, d'actifs. Mougins en premier lieu, combien d'actifs de Sophia prennent les voies communales de Mougins pour aller dans le parc de la technopôle ? Je n'ai plus les chiffres en tête, mais c'est quand même important. Donc il y a une réflexion à mener sur l'intérêt de la desserte sophilopolitaine par des modes de transport en commun attractifs. La ville de Mougins a entamé une réflexion sur le pôle métropolitain qui permettrait le rapprochement des autorités organisatrices de transport urbain.

Mme CESARI - On a des chiffres très clairs. Il y a un éclatement total de l'habitat. Le problème de Sophia, c'est le problème de la non-densité. Personne ne sait desservir en transport collectif une zone qui n'est pas dense. Demain, s'il y a une vraie volonté des élus de densifier cette partie du territoire et de faire une centralité, cela fonctionnera.

Fanny CATROUX - Il y a une réflexion sur Sophia à 2030 qui est en cours.

Jean-Philippe ISNARD - Il y a eu une erreur au niveau de l'urbanisation puisque l'on a créé des logements sociaux à Sophia, alors que le niveau de vie moyen était supérieur, si bien que tous les gens qui travaillent à Sophia habitent à Mouans-Sartoux – Mougins et tous les gens qui travaillent à Mouans-Sartoux et Mougins habitent à Sophia, ce qui fait que tout le monde le matin se rencontre sur les voies communales.

Fanny CATROUX - C'est un modèle d'aménagement qui a quand même son intérêt, mais qui connaît ses limites.

Puisque l'on parlait de complémentarité Est-Ouest, à l'Est, la plaine du Var est en train de se développer, il serait dommage que Sophia s'essouffle.

Anne GIOFREDO, CCIMP - La CCI ne souhaite pas se positionner sur un scénario plutôt qu'un autre.

Cela pourrait être intéressant d'avoir les accessibilités en fonction que la gare soit à Cannes Centre ou plus au Nord sur la ligne Cannes-Grasse.

On considère qu'il faut être vigilant par rapport au coût global du projet, pour ne pas l'enterrer.

Par rapport au panachage dans le secteur Est Var, est-ce que cela signifie bien que l'on garde la circulation entre Est Var et Toulon ?

Jean-Michel CHERRIER - Je n'en sais rien, cela dépendra des négociations. Ce qui sera choisi respectera les temps d'accès à Nice en 4h et la capacité à 2023 et 2040. Il faut que le territoire de l'Est Var discute de cela. Le comité de pilotage a fixé des objectifs. A chaque fois que l'on aura des propositions d'infrastructures, on vérifiera si elles sont compatibles avec les objectifs. Si elles ne sont pas compatibles, il y a peu de chances qu'elles soient retenues.

Je reviens sur l'efficacité de la ligne classique sur le littoral. Si l'on supprime la 2ème infrastructure, on a forcément une efficacité de système qui n'est pas du tout la même et donc on a des problèmes de capacité. Le comité territorial et le comité de pilotage jugera de la pertinence de la proposition en disant : « C'est pertinent, on accepte de dégrader ou alors, cela ne l'est pas et on ne prend pas en compte ce qui nous est demandé parce que cela ne correspond pas aux objectifs de desserte ».

On a un comité territorial qui va proposer des choses au comité de pilotage et on a un comité de pilotage qui est souverain pour décider. Cela ne veut pas dire qu'il n'écouterait pas ce que l'on dit, cela veut dire qu'il va repositionner tout ce que l'on proposera à l'aune des choix qu'il a faits (objectifs de desserte, coût du projet, etc.).

Dans l'Est Var, je pense que l'on ne se passera pas d'un doublement de l'infrastructure tout le long.

Jean-Philippe ISNARD - A quel endroit voyez-vous entrer la LGV dans les Alpes-Maritimes ?

Jean-Michel CHERRIER - Cela dépend du positionnement de la gare Est Var.

Laurence GONTARD - Il est 17h45. On avait prévu de faire une pause café et de vous parler de l'inscription du projet dans le territoire. Je vous propose de vous donner les documents préparatoires pour la prochaine réunion qui concernent l'inscription du projet sur le territoire. Je vous donne rendez-vous le 3 octobre au même endroit. Je vous remercie encore de votre participation. Si d'ici là, vous avez des questions à nous poser, n'hésitez pas.

Jean-Michel CHERRIER - Les questions que vous avez posées, il faut les envoyer par mail à Fabien et on apporte des réponses.

Fabien PASTOUR - Le mail pour m'écrire est : « concertation06@lgvpac.fr ».

Jean-Michel CHERRIER - Il faut présenter en 2 minutes les documents que l'on a donnés.

Fabien PASTOUR - Vous avez un document fondamental, qui fait l'état des lieux des objectifs fonctionnels du projet sur le territoire. C'est un document assez complet. On vous remet aussi des atlas qui vous donnent des éléments sur les zones d'activité. Vous avez cela sur la zone des

Alpes-Maritimes. Pour des raisons d'impression, on n'a pas imprimé le pavé complet qui va d'Aix jusqu'à l'Italie. Par contre, il est téléchargeable. Là, vous avez un autre document, la zone d'étude préférentielle, qui vous permet d'avoir des planches assez précises sur la zone d'étude préférentielle d'Aix jusqu'à l'Italie.

Jean-Michel CARRIER - L'idée, c'est que vous regardiez ces planches et que vous nous disiez si, selon vous, elles sont cohérentes ou si l'on a oublié des choses. La confrontation avec votre connaissance du territoire nous permettra de compléter ces planches.

Fabien PASTOUR - C'est l'état des lieux de nos connaissances théoriques du terrain, mais cela doit être complété de votre vision du territoire. Donc n'hésitez pas à faire part de vos remarques.

Jean-Michel CARRIER - Tout est téléchargeable sur le site Internet.

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