

SOMMAIRE

1	RAPPEL ET REPONSES AUX ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL N°3	5
1.1	LES ATTENDUS DU GT3 OUEST ALPES-MARITIMES	5
1.1.1	INTERVENTION DU RESPONSABLE DES ETUDES SOCIOECONOMIQUES, JULIEN CHASSAGNE	5
1.1.1.1	Bilan des groupes de travail Fret.....	5
1.1.1.2	Analyse qualitative de la clientèle.....	7
1.1.2	POSSIBILITE D'UN MAILLAGE DU BARREAU EST VAR-NICE POUR UN PHASAGE DE LA REALISATION.....	9
1.1.3	CONTRIBUTION DE REMI QUINTON	12
2	POURSUITE DE L'ETUDE DES FUSEAUX EN PASSAGE	16
2.1	ACCESSIBILITE DES SITES POTENTIELS DE GARE.....	16
2.2	PRESENTATION DE L'ANALYSE MULTICRITERES ENVIRONNEMENTALE	30
3	SYNTHESE DES AVIS DU GROUPE SUR LES FUSEAUX POUR PRESENTATION AU COTER	35
3.1	TOUR DE TABLE	35
3.2	RECHERCHE D'UNE FORMULATION COMMUNE.....	43

Participants :

BOUGEAULT Noëlle, Responsable territoriale, AMO Générale – ARTELIA

CHASSAGNE Julien, Responsable des études socioéconomiques, Mission LGV PACA – RFF

GONTARD Laurence, Responsable territoriale AMO Communication et Concertation – KFH

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

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

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

CAILLOL Robert, Particulier, Mougins

CAMPANA Nathalie, Ville de Mandelieu-la-Napoule

CATROUX Fanny, Ville de Mougins

CAUVIN Eugène, Ensemble Vivre Mougins

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

DAUFES Eric, CCI Nice Côte d'Azur

DESRIAUX Pierre, GIR MARALPIN

FLATOT Raphaël, Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence

GIOFFREDO Anne, CCI Nice Côte d'Azur

GUEYDAN Luc, Ville de Cannes

HENAFF Robert, Association TGV PACA

JOUBE Catherine, Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence

LEVERE Bernard, CCI Nice Côte d'Azur

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

MATCHMAZ Jacqueline, GADSECA

MOLINARI Jacques, GIR MARALPIN

MONTABERT Olivier, Particulier

POMMATAU Sabine, Ville de Mandelieu-la-Napoule

QUINTON Rémi, Particulier

RODRIGUES Serge, Ville de Mouans-Sartoux

ROLLAND Alain, Conseil général des Alpes-Maritimes

SEVERAN Claude, Ville de La Roquette-sur-Siagne

SIMON Martine, SITP Le Cannet-Mandelieu-la-Napoule

TOURNAIRE Luc, UIMM

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Laurence GONTARD – Bonjour à tous. Bienvenue. Je suis Laurence Gontard, je m'occupe de la concertation en assistance à maîtrise d'ouvrage sur le projet. Les objectifs du groupe d'aujourd'hui sont bien d'avoir une position du groupe par rapport aux fuseaux proposés, position qui remontera au Comité territorial et au Comité de pilotage du 22 décembre.

Quel sera le déroulement du groupe d'aujourd'hui ? On va essayer de respecter le *timing* des différentes parties, de façon à avoir terminé pour 18 heures. La première partie sera consacrée à la réponse aux attendus des groupes précédents, avec un bilan des groupes de travail thématiques qui sera présenté par Julien Chassagne, une analyse qualitative de la clientèle que vous aviez demandée, et que Julien présentera également, et une présentation par Rémi Quinton de l'une de ses contributions portant sur le scénario hybride. Si on peut faire durer cette première partie une heure un quart, ce serait bien. Dans un second temps, on poursuivra l'étude des fuseaux que l'on a démarrée la fois précédente, en vous présentant les données sur l'accessibilité aux gares, les zones de chalandise et l'analyse multicritères. Au sujet de l'analyse multicritères, nous avons dit que nous vous la ferions passer si possible avant le groupe de travail d'aujourd'hui. Nous l'avons reçue hier soir, nous nous sommes posé la question de savoir si on vous l'envoyait telle quelle. Sachant qu'elle est un peu compliquée à aborder, on a préféré vous la présenter lors du groupe. Elle est déjà en ligne sur le site, vous aurez donc la possibilité de la récupérer tout de suite après le groupe. Ensuite, nous ferons un tour de table sur les fuseaux et nous rédigerons une synthèse tous ensemble, dans la dernière demi-heure du groupe.

Jacques MOLINARI – J'ai une question. Nous avons subi, mercredi dernier, à Marseille, un exposé sans fin de Monsieur Chassagne et de ses collaborateurs, qui a occupé la totalité de la réunion. Il n'y a pas eu de discussion ni d'échange, sinon des remarques sur des petites anomalies que l'on notait au passage. Ce n'est pas comme cela qu'il faut mener une réunion. Il faut que nous ayons, nous, les participants, voix au chapitre. Il faut que nous puissions nous exprimer. Vous commencez par un exposé d'une heure. Pour ma part, je trouve que c'est trop long. Nous avons subi cela il y a quatre jours. Pour un grand nombre d'entre nous, cela suffit largement !

Laurence GONTARD – Monsieur Molinari, je n'ai pas terminé. Je vous ai dit que la première partie, on allait essayer de la faire durer une heure et quart, échanges compris, échanges sur les sujets qui vous seront présentés. Les présentations ne durent pas plus de dix minutes chacune.

Jacques MOLINARI – Abrégez déjà la première.

Laurence GONTARD – Vous avez eu la présentation au groupe thématique Gares. L'ensemble des participants ne l'a pas eue, et elle fait partie des demandes qui ont été faites dans ce groupe de travail.

Jacques MOLINARI – Il n'y avait pas lieu de faire cette présentation à Marseille. Je regrette, je pense devoir présenter ici, à cette réunion, une partie de ce que je pensais devoir présenter à Marseille. Ainsi, on fait échange de bons procédés. Vous nous avez imposé, à Marseille, des réflexions sur la fréquentation des gares d'Antibes et de Cannes ; moi, je vais vous imposer quelques remarques sur les gares en général.

Laurence GONTARD – Monsieur Molinari, vous aurez la parole comme d'habitude. Les échanges sont nombreux au sein de tous les groupes géographiques. Je vous demande juste de bien vouloir respecter l'ordre du jour de ce groupe qui ne concerne pas que vous, mais l'ensemble des participants. Il y aura un verbatim, comme d'habitude. Merci de vous présenter à chacune de vos interventions. Nous allons démarrer le tour de table pour que chacun puisse se présenter.

Il est procédé à un tour de table.

Laurence GONTARD – Je passe la parole à Julien pour la présentation du bilan des groupes de travail thématiques Fret.

1 RAPPEL ET REPONSES AUX ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL N°3

1.1 LES ATTENDUS DU GT3 OUEST ALPES-MARITIMES

1.1.1 INTERVENTION DU RESPONSABLE DES ETUDES SOCIOECONOMIQUES, JULIEN CHASSAGNE

1.1.1.1 Bilan des groupes de travail Fret

Julien CHASSAGNE – Je vais faire une présentation très synthétique, pour ne pas monopoliser la parole.

Les points d'accord du groupe de travail Fret sont les suivants.

- Limiter le transit routier sur l'axe littoral, sur l'A8.
- Préserver les sites Fret existants et les développer. C'est crucial au niveau des Alpes-Maritimes : si on veut pouvoir faire du fret au niveau des Alpes-Maritimes demain, il faut préserver les sites existants.
- Développer l'intermodalité.
- Appréhender globalement le trafic fret dans le système ferroviaire en PACA. On verra comment on s'est ajusté par rapport à cela, au niveau du processus des études de LGV PACA.
- Prendre en compte les infrastructures de fret périphériques à la région PACA. Ce sont tous les projets en lien avec l'Italie et l'Espagne, notamment les projets de l'Arc méditerranéen.
- Nécessité de préserver les infrastructures permettant la desserte ferroviaire fret de l'est de la région, avec le développement à terme de la logistique urbaine, notamment au niveau des Alpes-Maritimes, ainsi que le développement d'un service fret grande vitesse, de la messagerie.

On va voir que le système fret, tel qu'il a été conçu dans le système global LGV PACA, a légèrement évolué avec le groupe de travail Fret.

- Libération de sillons pour le fret lourd sur la ligne existante.
- Préservation de sillons pour le fret express sur la LGV PACA.
- L'itinéraire ferroviaire qui est privilégié pour le transit international, notamment Espagne-Italie ou Espagne-Pays de l'est, est celui de l'axe vallée du Rhône. Aujourd'hui, c'est le tunnel du Mont-Cenis et demain, ce sera le tunnel du Lyon-Turin.

Robert HENAFF – Pouvez-vous nous dire qui privilégie cela ? Ce n'est pas très clair. C'est RFF qui privilégie cela.

Julien CHASSAGNE – Qui privilégie cela ? C'est l'Europe tout d'abord, avec le schéma RTE-T. C'est ensuite l'Etat, avec les couloirs prioritaires. Où homogénéise-t-on la signalisation ? C'est sur ce couloir. Enfin, en termes de logique industrielle, ce sont aussi les opérateurs ferroviaires, Fret SNCF, mais aussi Europort, qui se développent le long de cet axe parce que c'est l'axe le plus massifié. Cet axe vallée du Rhône-tunnel du Mont-Cenis est donc pour eux le plus intéressant pour faire du transit Espagne-Italie.

Robert HENAFF – Cet axe est en évolution négative ou étale.

Julien CHASSAGNE – Cet axe est très particulier parce qu'il y a des gros travaux sur le tunnel du Mont-Cenis qui sont étalés dans le temps. En gros, c'était quasiment impossible de faire passer du fret dans le tunnel du Mont-Cenis. Maintenant, c'est terminé. Le trafic va donc pouvoir reprendre. Je crois qu'il y a une capacité totale de 15 millions de tonnes.

Robert HENAFF – Il est à 20 ou 25 % de sa capacité pour l'instant.

Julien CHASSAGNE – Aujourd'hui, il est à 20-25 % de sa capacité. Au niveau du tunnel du Mont-Cenis, il y a quand même un élément pénalisant que sont les pentes. On est obligé de rajouter des locomotives pour pousser les trains. Avec le Lyon-Turin, il y aura moins de problèmes.

Jacques MOLINARI – C'est bien la thèse de RFF, mais cela n'exprime pas les différentes questions et propositions qui ont été soulevées.

Julien CHASSAGNE – Cela arrive juste après, c'est le *slide* suivant.

Robert HENAFF – Sur le premier *slide*, on pourrait être 100 % d'accord. Il faudrait faire un tour de table, mais je pense que le premier *slide* rapporte bien à la fois l'activité de ce groupe et des autres groupes, alors que le deuxième, pour moi, pose question. Sur le premier, 100 % ok.

Julien CHASSAGNE – En fait, le deuxième *slide* montre comment on envisageait le système global LGV PACA avant les groupes de travail, et le dernier *slide* montre ce qui a évolué suite aux trois premiers groupes de travail.

Le premier point qui a évolué fortement et que l'on vous présentera demain, c'est : préserver l'infrastructure nécessaire au fret et donc intégrer dans le système LGV PACA global la préemption de terrains qui servent pour le fret actuellement, pour ne pas qu'ils soient cédés. Il s'agit de préserver les fonctionnalités fret, notamment dans les Alpes-Maritimes et dans le Var, dans le cadre du projet LGV PACA. On vous présentera tout cela demain.

En deuxième point, on a vu la nécessité de faire un complément d'études sur les matières dangereuses. C'est-à-dire de comparer les quatre solutions pour faire transiter les matières dangereuses à travers la région : la route, le fer sur la ligne conventionnelle, avec les inconvénients que l'on connaît, notamment le passage dans les villes, le fer sur la LGV PACA en regardant quel serait le coût supplémentaire et quels aménagements seraient à faire, le transit maritime. On va mettre tout cela à plat, on va voir les impacts en termes de coût et les problèmes que cela peut poser en termes de sécurité et on va essayer d'aboutir à une forme de consensus sur cette question du trafic de matières dangereuses.

On fera d'autre part un complément d'études sur la manière dont la LGV PACA pourra s'adapter à une modification des comportements en termes de logistique. Si une partie du flux routier bascule sur le flux ferroviaire, si on augmente les parts modales du ferroviaire qui sont très basses aujourd'hui, comment pourra-t-on répondre à cette demande ? Dans le cadre de ces études à venir, on étudiera ces questions.

Enfin, le dernier point est d'intégrer les sillons fret dans les schémas de desserte. Il faut pouvoir réserver aux logisticiens des sillons intéressants. Il ne faut pas que le fret soit la dernière roue du carrosse. Quand on trace les trains, les TGV, les TER sur la ligne nouvelle – sur la ligne nouvelle, ce seront plutôt des TGV –, il faut que l'on réserve au fret des sillons intéressants au vu des logiques industrielles.

Laurence GONTARD – Avez-vous des questions sur ce bilan des groupes de travail Fret ?

Robert HENAFF – Le dernier point n'est pas clair.

Laurence GONTARD – Est-ce que vous voulez préciser votre question ?

Robert HENAFF – Dans le commentaire, vous dites qu'il faut « privilégier ». Dans ce cas, c'est forcément au détriment de quelque chose, et ce quelque chose, c'est le TER.

Julien CHASSAGNE – Soit le TER, soit les trains à grande vitesse. Cela dépend si on considère du fret express sur la ligne nouvelle ou du fret lourd sur la ligne existante.

Jacques MOLINARI – Pourquoi *a priori* le fret express sur la ligne nouvelle et pourquoi *a priori* le fret lourd ? Vous insistez beaucoup sur le fret lourd. Même à Modane, au temps de sa splendeur, les rames lourdes qui nécessitaient la double traction étaient très rares. Je tiens à votre disposition les études qui ont été faites par les chemins de fer français et les chemins de fer italiens, la SNCF alors, qui montrent bien que ce cas est exceptionnel. Donc, ne laissez pas entendre que c'est soit fret lourd, soit fret léger. L'essentiel du fret est intermédiaire. Il relève de la simple traction, même avec des rampes relativement fortes. On en reparlera demain. Monsieur Jordi nous a envoyé des études qui ont été faites par des Espagnols et qui concernent l'exploitation ferroviaire française. Il est bien établi que l'alternative n'est pas entre fret léger sur une ligne nouvelle et fret lourd sur la ligne historique.

Julien CHASSAGNE – On va rentrer dans un débat très technique.

JACQUES MOLINARI – On en parlera demain, si vous voulez.

Julien CHASSAGNE – Oui, on en discutera demain. On a une longue discussion devant nous sur ces questions.

Laurence GONTARD – Une question de Madame Cesari.

Christine CESARI-GEIGER – Comme on est en groupe territorial, ce qui n'est pas le cas quand on est sur le sujet fret, je pense qu'en comités territoriaux, devrait ressortir la différence entre fret de transit que l'on voit passer et la desserte des Alpes-Maritimes. Je parle du travail qui avait été fait au sein de l'Agence. On avait demandé qu'il y ait un maintien et un développement de la desserte ferroviaire fret des Alpes-Maritimes et c'est ce qui justifie la préservation des infrastructures ferroviaires fret. Je rappelle que depuis un an, il n'y a plus du tout de desserte fret dans les Alpes-Maritimes. Je pense que nous devons être le seul département d'un million d'habitants qui ne bénéficie plus du tout de desserte fret. On a besoin de cela. Par contre, voir passer des trains, je ne suis pas sûre que cela apporte grand-chose au département. Ça, on peut le dire ici. On peut peut-être moins le dire quand on est en groupe régional parce qu'il y a d'autres logiques, mais cela fait partie quand même de la discussion.

Robert HENAFF – Cela rentabilise la ligne.

Julien CHASSAGNE – Par rapport à la remarque de Robert Henaff, on a écrit : « Préserver des sillons compatibles avec les logiques industrielles pour le fret ». Si on préserve des sillons pour le fret, mais qu'ils ne sont pas compatibles avec les logiques industrielles, ils ne seront pas utilisés. Cela va dans ce sens.

Laurence GONTARD – On passe à l'analyse de la clientèle.

1.1.1.2 Analyse qualitative de la clientèle

Julien CHASSAGNE – Quelques petits points. Je suis désolé pour ceux qui ont assisté au groupe de travail Gares parce que cela va faire une petite redite, sachant qu'on a déjà fait des remarques sur ce tableau et que j'avais changé le tableau. Comme on est dans le groupe Ouest Alpes-Maritimes, on va parler vraiment de l'ouest des Alpes-Maritimes.

Quelques chiffres. On voit une photo actuelle de la fréquentation ferroviaire dans les Alpes-Maritimes et elle apporte deux remarques importantes. D'une part, les déplacements Grandes Lignes/longue distance, tels que les déplacements en TGV vers Paris, Lyon, Toulouse, Bordeaux, etc. sont déjà nombreux, malgré les temps de trajet très importants, du fait de l'éloignement des Alpes-Maritimes du réseau LGV. On a un million de déplacements depuis Nice Ville et un million de déplacements depuis l'ouest des Alpes-Maritimes, Cannes et Antibes. D'autre part, la fréquentation TER est particulièrement importante aujourd'hui : 18 millions de passagers sur

l'ensemble des Alpes-Maritimes. Il y en a 5 millions à Nice Ville, mais il ne faut pas oublier Nice Saint-Augustin et Nice Riquier qui sont aussi quasiment à 1 million, ainsi que Monaco qui est à 5 millions. Il y a donc déjà aujourd'hui une fréquentation TER très importante, avec des taux de remplissage des TER qui sont importants. Demain, avec le système ferroviaire LGV PACA, cette fréquentation TER va très fortement augmenter. Il y a donc un double besoin, à la fois de répondre à cette demande TER qui est importante et qui va continuer à augmenter et de répondre aux besoins de déplacements longue distance, avec un marché important qui se scinde en deux pôles, Nice et Cannes/Antibes.

Rémi QUINTON – J'ai une question sur le tableau. Je connais trois gares depuis lesquelles on peut faire du trajet Grandes Lignes dans les Alpes-Maritimes et qui sont Nice, Cannes et Antibes. A quoi correspond le « reste 06 » ?

Julien CHASSAGNE – Un petit artefact des moyens de comptage SNCF... Quelqu'un qui prend le train à Cagnes-sur-Mer et qui fait un déplacement de Grandes Lignes sera comptabilisé comme tel, depuis Cagnes-sur-Mer.

Rémi QUINTON – Il commence en TER.

Julien CHASSAGNE – Voilà. C'est TER et Grandes Lignes. Il y a un petit élément qui gêne un peu la lecture.

Quelques mots sur les motifs de déplacement. Au niveau de Cannes et d'Antibes, il y a 20 % de déplacements professionnels en moyenne sur l'année. C'est un chiffre que l'on retrouve globalement sur les autres gares en PACA, mais qui masque une très grosse disparité. Par exemple, sur Cannes, il y a 48 % de déplacements professionnels hors été. C'est ce que l'on observe sur Aix-TGV, sur Avignon-TGV, sur Lyon. Cela traduit le dynamisme de ces agglomérations. Par contre, à l'opposé, lors de la période estivale, il y a seulement 6 % de déplacements professionnels à Cannes. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a plus d'activité économique, mais que les déplacements pour motifs personnels sont très importants. En fait, cela traduit une très forte fréquentation de la gare pour des motifs personnels en été, notamment pour un motif de loisir. C'est le caractère exceptionnel de la gare de Cannes qui transparaît à travers ces chiffres. En moyenne sur l'année, on retrouve 20 % qui traduisent à la fois un dynamisme économique hors été et un très fort potentiel d'attractivité en été.

Comment se déplacent les différentes classes d'âge ? C'est une question qui avait été posée lors d'un précédent groupe de travail. Pour les 60 ans et plus, il faut faire attention car ils regroupent des personnes très différentes, à la fois des retraités et des actifs qui n'ont pas les mêmes comportements de mobilité. Globalement, les 60 ans et plus ont tendance à prendre légèrement plus le train le matin, de 7 à 12 heures, alors que pour les autres classes d'âge, c'est plus équilibré au cours de la journée. Comme dit Robert Henaff, lors de la période de la sieste, on a moins de personnes parmi les 60 ans et plus.

S'agissant des modes de rabattement, à Cannes, il y a 14 % de rabattements en transport en commun. Ce sont les chiffres moyens que l'on retrouve dans les agglomérations similaires de type Toulon. A Nice, c'est légèrement plus élevé parce qu'il y a un effet tramway et à Marseille, c'est plus élevé – je crois qu'on est à 35 ou 40 % – du fait de l'effet métro. A travers ces enquêtes, on voit que la mise en place d'un transport en commun lourd augmente les parts modales vers la gare. C'est vraiment le fait d'avoir des modes lourds et fréquents qui permet du report modal pour le rabattement vers la gare. La moyenne de 14 % concerne tous les âges et pour les plus de 60 ans, la moyenne est de 17 %. En fait, à travers ce graphe, on voit que les plus de 60 ans n'ont pas un comportement différent dans le rabattement vers la gare. Ils utilisent un peu plus les transports en commun, mais ce n'est pas significativement différent. A Cannes, il y a donc 14 % de rabattements en transport en commun et 51 % en voiture. A Antibes, on a 11 % de transport en commun et 66 % de voiture. En haut, vous avez la moyenne sur les gares qui ont été enquêtées en PACA.

Eugène CAUVIN – Tout ce qui est vert correspond à la voiture. Cela veut dire qu'ils viennent de l'extérieur et non pas de Cannes.

Julien CHASSAGNE – Ils peuvent aussi venir de Cannes. Les déplacements en voiture commencent à une distance de 500 mètres. Les gens peuvent donc faire 500 mètres, 1 kilomètre, 2 kilomètres. Plus on s'éloigne, plus les gens prennent la voiture, mais il y a toutes les distances possibles, y compris Cannes.

Rémi QUINTON – Il y a un truc intéressant dans ces chiffres, à savoir qu'une grosse part des gens viennent à pied à la gare. Je vois qu'à Cannes, un quart des gens viennent à pied. D'un point de vue écologique, on ne fait pas mieux que la marche à pied.

Julien CHASSAGNE – C'est très juste et c'est ce que j'avais souligné mercredi dernier. L'un des avantages d'une gare en centre-ville est de pouvoir avoir 20 à 25 % des gens qui se rabattent vers la gare à pied qui est le mode de transport le plus durable. Est-ce qu'il y a des questions ?

Catherine JOUVE – Je répète ce que j'ai déjà pu dire sur l'analyse que vous nous présentez là. C'est dommage parce que vous nous la représentez aujourd'hui et il aurait été intéressant que vous la complétiez avec les autres tranches d'âge. Vous faites un focus sur les plus de 60 ans, mais je pense que les autres tranches d'âge nous intéressent aussi, d'autant qu'il n'y a pas une particularité si marquante d'après vos tableaux.

J'ai une autre question qui fait référence à la zone de chalandise. Je ne sais pas si vous avez prévu de présenter la carte. Si, c'est prévu... Je poserai ma question à ce moment-là alors.

Julien CHASSAGNE – Concernant l'analyse des autres classes d'âge, on a essayé de faire synthétique et court parce qu'énormément de choses nous attendent aujourd'hui. C'est donc un résumé synthétique de ce qui a été présenté mercredi. On n'est pas revenu sur tout en détail. On n'a pas eu le temps de regarder toutes les questions qui ont été posées mercredi car il y a de nombreuses objections qui ont été faites et auxquelles il faudra que l'on réponde. On y répondra, mais on n'avait pas le temps pour aujourd'hui.

Christine CESARI-GEIGER – Est-ce que cela concerne les TER et les Grandes Lignes ?

Julien CHASSAGNE – Précision importante : ce sont les déplacements Grandes Lignes longue distance.

1.1.2 POSSIBILITE D'UN MAILLAGE DU BARREAU EST VAR-NICE POUR UN PHASAGE DE LA REALISATION

Fabien PASTOUR – Lors du précédent groupe de travail, on nous a posé une question sur la possibilité d'un maillage du barreau Est Var – Nice Aéroport, pour un phasage de la réalisation et pour savoir si on pouvait faire l'Est Var jusqu'à La Siagne et de La Siagne jusqu'à Nice pour sa gare simple. Le bureau d'études techniques nous dit que le phasage des travaux est tout à fait possible. On peut faire les travaux en deux phases, commencer par l'est et aller vers l'ouest ou inversement. Par contre, en termes de mise en service, l'un ne peut aller sans l'autre à ce jour, sauf si on fait un maillage ferroviaire à l'intersection de la ligne Cannes-Grasse qui est aujourd'hui à l'étude et qui est envisageable. Si on pense à faire la virgule vers Cannes, qui est toujours sur la table bien entendu, on peut imaginer faire les travaux en deux fois. Est-ce une vraie opportunité ? D'après ce que l'on nous dit, que ce soit dans les études socioéconomiques, de prospective ou autres, cela n'a pas vraiment d'opportunités. Cela peut toutefois être envisagé. La question portait sur la possibilité de réaliser en deux fois. Je n'ai pas plus d'éléments que cela pour vous répondre. Monsieur Molinari ?

Jacques MOLINARI – Ce que vous appelez la virgule, c'est le scénario n°4.

Fabien PASTOUR – Oui.

Jacques MOLINARI – J'ai assisté à la rencontre qui était organisée par la Chambre de Commerce.

Fabien PASTOUR – C'est pour cela que je précisais que c'était toujours sur la table parce qu'il a été dit par erreur qu'il n'était plus sur la table.

Jacques MOLINARI – C'est Monsieur Cherrier lui-même qui a dit qu'il n'existait plus que trois scénarios et que le quatrième avait été éliminé par la concertation. Nous sommes en concertation, je n'ai pas l'impression que nous ayons pris la décision d'éliminer un scénario parmi les quatre.

Fabien PASTOUR – Non, je vous le confirme, on n'a pas pris cette décision. C'est pour cela que je dis que ces scénarios sont bien tous sur la table.

Jacques MOLINARI – On ne peut pas se fier à Monsieur Cherrier !

Fabien PASTOUR – L'élément qu'a repris Monsieur Cherrier était en fait la position exprimée par Cannes qui ne voit pas l'utilité de ce débranchement. Je pense qu'il est allé un peu loin. C'est tout. Je vous réaffirme que ce scénario fait toujours partie des choses qui sont sur la table.

Christine CESARI-GEIGER – Vous avez dit que c'était faisable au niveau des travaux et que ce serait peut-être faisable au niveau du fonctionnement, avec un débranchement sur Cannes. Cela veut dire que l'on peut augmenter les capacités de Cannes à Nice sur la voie littorale.

Fabien PASTOUR – Ce serait faisable avec un maillage ferroviaire à l'intersection de Cannes-Grasse, mais il y aurait des travaux à faire sur la ligne classique pour prendre en compte les circulations. On aurait une situation un peu dégradée entre Cannes et Nice. C'est donc faisable, mais avec des contraintes. C'est dans l'hypothèse où on est phasé.

Christine CESARI-GEIGER – Quand on dit que c'est faisable, cela veut dire que c'est faisable avec les objectifs de desserte qui ont été fixés.

Fabien PASTOUR – Non. Ce n'était pas la question de Monsieur Quinton à l'époque. C'est faisable, mais il y a des contraintes et malheureusement, des conséquences sur les objectifs de desserte. C'est faisable, mais ce n'est pas souhaitable. C'est ce que disait le bureau d'études.

Christine CESARI-GEIGER – C'est faisable techniquement, mais cela ne répond pas aux besoins de desserte.

Rémi QUINTON – Cela ne répond pas aux besoins de desserte définitifs de la LGV PACA, mais cela répond déjà au besoin de gagner du temps, au moins jusqu'à Cannes. Pour le TER et les objectifs 2040, on ne peut pas en rester là et clairement, il faut continuer jusqu'à Nice, mais chacun voit que de l'Est Var à Nice, c'est long. Si on peut donc déjà commencer par gagner du temps, l'un des objectifs sera satisfait, mais évidemment pas tous. C'est un phasage.

Fabien PASTOUR – Tout à fait. C'était présenté de cette façon quand vous avez fait votre demande.

Catherine JOUVE – Le maillage ferroviaire, à l'intersection de la ligne, est bien étudié dans les deux sens, que l'on vienne de Nice ou que l'on vienne du Var. Quand on vient de l'Italie, on dessert Cannes.

Fabien PASTOUR – Oui, les deux sont étudiés actuellement. Monsieur Constans d'Inexia qui est à côté de moi confirme qu'il étudie bien les deux.

Jacques MOLINARI – Est-ce que pouvez nous montrer un dessin ?

Fabien PASTOUR – Pour l'instant, on en est au choix des fuseaux. Quand on aura un tracé, en 2016, je vous montrerai les dessins.

JACQUES MOLINARI – On ne peut pas choisir les fuseaux si on n'a pas une vision claire de ce que vous concevez comme un fuseau.

Fabien PASTOUR – On va arriver aux fuseaux, Monsieur Molinari.

Laurence GONTARD – Monsieur Rolland avait quelque chose à dire.

Alain ROLLAND – J'avais un peu la même question que Madame Césari-Geiger. Vous dites qu'il n'y a pas de phasage possible de mise en service sur Est Var-Nice ? Pourquoi n'y a-t-il pas de phasage possible fonctionnel ?

Fabien PASTOUR – Si on veut atteindre tous les objectifs qui nous sont fixés, il faut que l'on fasse l'intégralité de la ligne.

Alain ROLLAND – Ok, mais il peut y avoir un phasage fonctionnel, avec un fonctionnement où il y aura les services LGV qui existeront sur la ligne nouvelle et où les autres services seront sur la ligne actuelle.

Fabien PASTOUR – Ce sera partiel parce que sur la ligne nouvelle telle qu'elle est proposée, dans le cas d'un phasage entre Est Var et la Siagne, on n'aura pas la branche jusqu'à Nice et on ne pourra donc pas faire tous les services.

Alain ROLLAND – Entre l'Est Var et Nice ? C'est bien ce dont on parle.

Fabien PASTOUR – Ce serait phasé en deux tronçons. Il y aurait Est Var-Nice en deux fois. On ne parle pas du phasage global du projet ; on ne parle que d'Est Var jusqu'à Nice.

JACQUES MOLINARI – Pouvez-vous nous expliquer comment vous découpez ces tronçons et comment vous les faites fonctionner ?

Christine CESARI-GEIGER – Est-ce que je peux compléter la question ? Du coup, j'ai compris qu'on pouvait faire Nice-Cannes avec un débranchement ? Est-ce le cas ? J'ai cru comprendre que c'était la question de Catherine Jouve.

Catherine JOUVE – Oui, c'était ma question.

Christine CESARI-GEIGER – Le débranchement est-il ouest-est ? Ou est-il aussi est-ouest ? Est-ce qu'en venant de Nice, on peut raccorder sur Cannes ? Si elle est dans les deux sens, c'est le cas.

Fabien PASTOUR – La virgule est étudiée pour aller dans les deux sens.

Christine CESARI-GEIGER – D'accord. Cela veut donc dire qu'on peut envisager un phasage qui ne paraît pas logique, mais qui pourrait être très fonctionnel pour ce département, qui serait Nice-Ouest Alpes-Maritimes et qui permettrait de dégager la partie saturée de la ligne classique.

Fabien PASTOUR – En fait, la demande de Monsieur Quinton consistait à gagner du temps sur le trajet entre l'ouest et l'est, de faire Est Var jusqu'à la Siagne et de faire ensuite la deuxième étape. Je comprends votre question, Madame Césari-Geiger.

Christine CESARI-GEIGER – On a toujours dit que la LGV, c'était la grande vitesse et c'était le fait de décharger la ligne classique pour faire du TER de grande capacité. Dans votre projet technique, ce serait envisageable de commencer par Nice-Ouest Alpes-Maritimes.

Luc TOURNAIRE – A condition que l'on commence par Vintimille-Nice. Si on commence par Vintimille-Nice, c'est effectivement ce qu'il faudra faire.

Christine CESARI-GEIGER – Techniquement, est-ce possible ?

Fabien PASTOUR – Cela va être étudié.

Rémi QUINTON – Les trains font Cannes-Paris et Paris-Cannes. C'est ce que cela veut dire.

Christine CESARI-GEIGER – C'est ce que l'on appelle un demi-échange. Donc, ce n'est pas dans les deux sens.

Catherine JOUVE – Dans ce cas, comment la desserte de Cannes est-elle assurée à partir de l'Italie ?

Fabien PASTOUR – Vous avez raison de le préciser, il y a un malentendu. Le débranchement, c'est du Nice-Cannes et du Cannes-Nice.

Robert HENAFF – Non, ce n'est pas possible.

Rémi QUINTON – Cannes-Paris ou Paris-Cannes.

Fabien PASTOUR – Paris-Cannes et Cannes-Paris. J'ai eu un week-end très difficile, excusez-moi.

Robert HENAFF – Il faut répondre à la dame qui a posé une question pour laquelle la réponse est clairement « non ».

Fabien PASTOUR – Effectivement, la précision était utile. C'était une erreur. Si vous n'avez pas d'autres questions, on va passer aux fuseaux.

Jacques MOLINARI – Je reviens sur notre demande, depuis le début de cette concertation. Etudiez ce que nous proposons, c'est-à-dire une arrivée sur le littoral cannois et un départ en direction de Nice, une arrivée à l'ouest et un départ au même endroit. C'est le seul moyen de répondre à la question que l'on pose.

Fabien PASTOUR – Monsieur Molinari, on vous répond sur cette question depuis je ne sais combien de groupes de travail et la réponse ne vous va pas. Je ne vais pas changer de réponse pour vous faire plaisir, on n'a qu'une seule réponse à vous faire. Elle vous a été faite. Maintenant, passons à autre chose et essayons d'avancer sur les fuseaux.

Jacques MOLINARI - Vous ne l'avez pas étudiée !

Fabien PASTOUR – Monsieur Molinari, ce n'est pas parce qu'on ne répond pas ce que vous voulez entendre que l'on n'a pas répondu.

Laurence GONTARD – On va passer la parole à Rémi Quinton qui va nous présenter sa contribution.

1.1.3 CONTRIBUTION DE REMI QUINTON

Fabien PASTOUR – Monsieur Quinton nous a demandé l'autorisation de faire la présentation d'un scénario alternatif de compromis. C'est un scénario qu'il va présenter largement, que vous pouvez retrouver dans les études de Monsieur Cousquer, et qu'il a repris et réétudié à sa façon.

Rémi QUINTON – En préambule, ce scénario n'impacte pas les Alpes-Maritimes. C'est plus un scénario dans le Var. Juste un bref historique des débats qui ont eu lieu de 2005 à 2008 sur deux tracés, Côte d'Azur et Métropoles du sud. L'un des deux était estimé moins cher que l'autre, mais après la médiation, il avait été vu que si on voulait à la fois une desserte TGV et TER très ambitieuse, tous les scénarios s'équivalaient à 15 milliards d'euros. Donc logiquement, en 2009, le Ministre a fait le choix du scénario qui desservait toutes les villes, Marseille, Toulon et Nice. Il s'appelle « Métropoles du sud – Toulon centre ». Dans le rapport du médiateur, quelque chose était clairement mis en évidence, à savoir que le scénario Métropoles du sud débloquent le nœud ferroviaire marseillais et supprimait notamment la gare en cul-de-sac, mais concrètement, reportait les problèmes sur Toulon.

Avec la concertation en cours, RFF a fait toutes les études nécessaires sur Toulon. Ils en sont arrivés à la conclusion qu'il fallait faire une traversée de Toulon en tunnel parce que passer en surface était très compliqué, notamment élargir les emprises ferroviaires. Le surcoût d'un tunnel sur Toulon n'est pas négligeable. En regardant les fiches que l'on a, j'ai vu que le surcoût d'un tunnel sur Toulon est d'environ 1,5 milliard d'euros. Ensuite, une gare souterraine au centre rajoute

encore 700 millions d'euros et si on la décale à l'ouest, le surcoût est seulement de 100 millions d'euros.

Vu que l'on a choisi un scénario Métropoles du sud, l'idée est quand même que l'ensemble des métropoles de la région soient reliées rapidement entre elles. Là, j'ai juste donné des exemples. En gros, lorsqu'on va d'un bout à l'autre de la région, de Marseille à Nice ou de Marseille à Cannes, il serait bien d'avoir un temps de parcours inférieur à une heure. Pour des villes proches comme Marseille et Toulon, ce seraient 20 minutes et pour des liaisons intermédiaires, comme Toulon-Nice, 45 minutes. Ce sont des objectifs qui sont assez raisonnables pour une LGV. Une fois qu'on a ces temps de parcours, tous les autres temps de parcours (Paris-Nice, etc.) suivront.

Au vu des surcoûts que l'on a dans le secteur de Toulon, l'idée est de se demander si on n'a pas une autre solution que systématiquement tout passer par Toulon. Au lieu de faire un tunnel à Toulon et d'avoir un certain détournement géographique par Toulon, ne pourrait-on raccourcir le trajet Marseille-Nice, tout en fournissant la LGV à Toulon qui est nécessaire, tel que l'avait dit le médiateur Cousquer ? L'idée serait de trouver d'autres fuseaux de passage. Sachant que l'on part d'une gare de Toulon à l'ouest, il faudrait trouver d'autres fuseaux de passage plutôt que de traverser Toulon et de remonter le sillon permien. Tout le monde a pu lire, dans des articles de presse, dans *Var Matin*, etc. que dans le sillon permien, il y a beaucoup de grognes. Il ne faudrait pas que cela condamne le projet.

Ce que j'ai représenté ici est un scénario de base, un scénario minimal. LN veut dire ligne nouvelle, GN gare nouvelle et LC ligne classique. Quoi qu'on en dise, il faut de toute façon traverser Marseille en souterrain, mettre une gare en ligne et parvenir à Toulon. Là, j'ai évoqué les coûts que cela représente. Ensuite, il faut que l'on aille jusqu'à Nice. Pour aller jusqu'à Nice, je me suis basé sur le scénario 4. Si entre le scénario de base et le scénario 4, on rajoute un certain nombre de coûts pour aller de Marseille à l'Est Var, notamment une gare nouvelle à la Seyne-sur-Mer, un tunnel filant sous Toulon et un panachage entre une ligne nouvelle et une ligne classique pour remonter de Toulon à la gare de l'Est Var. Entre Marseille et l'Est-Var, le coût est donc de 7,4 milliards d'euros.

Vu les sommes très conséquentes qui sont engagées, de façon purement théorique, on pourrait proposer un autre scénario. Les investissements qu'il faut faire à Toulon sont considérables parce qu'on envisage d'y faire passer tous les trafics de Provence-Alpes-Côte d'Azur qui ne concernent pas nécessairement Toulon, mais qui peuvent être du Marseille-Nice par exemple. C'est un scénario qui est purement technique. Ce n'est pas un scénario qui est défendu.

Jacques MOLINARI – Excusez-moi, vous recommencez le débat public ! Il vaut mieux abréger.

Laurence GONTARD – S'il vous plaît, peut-on laisser Monsieur Quinton terminer sa présentation ?

Rémi QUINTON – C'est juste pour montrer l'importance des coûts sur Toulon. Si on ne faisait pas le souterrain à Toulon, la gare nouvelle et la remontée dans le sillon permien, on financerait à la fois la gare marseillaise, la section Marseille-Toulon et une section Aix-Est Var. Le *slide* suivant dit que ce scénario serait très bien pour faire Paris-Nice, mais comme il avait été dit pendant le débat public, il ne ferait que cela. C'est donc un inconvénient. Marseille n'est pas en ligne sur toutes les destinations de PACA et Toulon est mis à l'écart. C'est donc un scénario qui n'est pas satisfaisant. Il faut une autre solution parce qu'on ne va pas rouvrir le débat de 2005-2008, je suis entièrement d'accord.

Quelle est l'autre solution ? Je repars du scénario 4. L'idée est de relier Toulon à Nice. Nous sommes bien d'accord avec cela. Pour relier Toulon à Nice, il faudrait éventuellement chercher d'autres fuseaux plutôt que de traverser Toulon et de remonter par le sillon permien. L'un des autres fuseaux qui avaient été évoqués par le médiateur Cousquer est d'avoir un point entre Cuges-les-Pins et Signes, à la frontière entre les Bouches-du-Rhône et du Var. L'idée serait de faire une section de ligne nouvelle qui parte de Cuges-les-Pins/Signes et qui aille à Est Var. A

l'embranchement des trois bouts de section LGV qu'on a là, on aurait un triangle ferroviaire qui permettrait de faire tous les mouvements.

D'après les chiffrages du rapport Cousquer, un tel scénario ne coûte pas plus cher que le scénario 4. Par contre, il y a, de mon point de vue, énormément d'avantages. On a toujours Marseille-Toulon en LGV, on a Marseille-Nice qui va être énormément raccourci, de 15 à 20 minutes et on a aussi la possibilité de faire Toulon-Nice en LGV. Donc, on a la possibilité de faire Marseille-Toulon-Nice, de desservir les métropoles en chapelet, exactement comme dans un scénario Métropoles du sud. C'est pour cela, qu'à mes yeux, c'est un scénario Métropoles du sud.

Cette carte n'est pas de RFF, je vous rassure. Elle est d'une personne dans le Var qui avait eu cette idée. Comme vous l'avez vu sur les schémas, avec ce scénario, la desserte de Toulon ne serait pas une desserte en ligne comme dans le scénario 4. Tous les TGV ne doivent pas nécessairement passer dans la gare de Toulon, notamment quand ils ne s'arrêtent pas. C'est une desserte pour les seuls TGV qui s'arrêtent à Toulon et qui sont la majorité des TGV. Je crois qu'en 2040, 5 TGV sur 8 doivent s'arrêter à Toulon en heure de pointe. C'est une desserte en T. Un TGV venant de Marseille va emprunter la branche de Toulon, stationner à Toulon, les gens de Toulon vont monter ou descendre et le TGV va repartir par le même morceau de LGV, puis emprunter la branche de Nice. Les villes de Marseille, Toulon et Nice sont ainsi desservies en chapelet, dans un temps de parcours comparable à celui d'un scénario où il y a un panachage de lignes nouvelles et de lignes classiques dans le sillon permien.

J'ai représenté cela schématiquement. Concrètement, on a la même infrastructure entre Marseille et Toulon et le temps de parcours est toujours de 20 minutes. Toulon-Nice se fait en 45 minutes environ dans les deux cas de figure. Même s'il peut paraître étrange de repartir à l'envers, vu que l'on va repartir à l'envers sur une ligne à grande vitesse, le surplus de kilomètres va être compensé par une vitesse plus importante. Sur Toulon-Nice, il n'y a donc pas de dégradation. Par conséquent, sur Marseille-Toulon-Nice, on a un scénario qui est équivalent.

Jacques MOLINARI - On attend impatiemment l'avis de RFF et de la SNCF.

Laurence GONTARD – Laissez-le terminer, s'il vous plaît.

Rémi QUINTON – Par contre, je le disais tout à l'heure, étant donné que le scénario est plus direct entre Marseille et Nice, puisqu'une partie des TGV ne s'arrêtent pas à Toulon – c'est le cas d'un TGV sur cinq à l'ouverture de la LGV et de trois TGV sur cinq en 2040 – les TGV iront plus vite de Marseille à Nice. Ils vont aller de 15 à 20 minutes plus vite. On aura Marseille-Nice en 45 minutes environ et on va retrouver quelque chose qui avait été perdu en même temps que le tracé Côte d'Azur, à savoir un Paris-Nice en 3 heures 40 ou 3 heures 45. On est en dessous de la limite des 4 heures que l'on se fixe pour cette concertation.

Vous voyez ensuite un scénario qui avait été prévu par une association du Var et qui évoquait une arrivée directe de la LGV sur Toulon centre. C'est tout à fait compatible avec ce scénario et cela correspond à l'un des fuseaux de concertation que RFF a proposés.

Jacques MOLINARI – On est dans le groupe Ouest.

Rémi QUINTON – Oui, je suis complètement d'accord, mais la façon dont les TGV vont arriver de Marseille à Nice nous impacte. Si la LGV ne peut pas se faire dans le Var, on n'a beau être très intéressé par tout ce qui se fait dans le groupe Ouest, je ne pense pas que l'on aboutira à grand-chose.

Fabien PASTOUR – Est-ce que je peux reprendre le cours de la présentation ou est-ce que vous voulez finir ?

Rémi QUINTON – Je redis juste les avantages. Normalement, ce scénario ne va pas être plus cher que le scénario 4. Toulon est desservie à grande vitesse. On peut aussi faire Marseille-Toulon-Nice. Les temps de parcours sont performants. A Toulon, il va considérablement alléger les contraintes d'insertion d'une gare parce que tous les TGV ne passeront pas à Toulon. On pourra

donc faire potentiellement une gare au centre et en surface, ce qui est intéressant, y compris pour la desserte de Toulon. Dans les réticulaires qui nous sont proposés par RFF, on n'a pas beaucoup de changements à faire pour les adapter à ce scénario. On peut même les adapter tels quels. C'est donc un scénario Métropoles du sud qui à mes yeux, devrait être soumis à la concertation. Nous n'allons pas, dans ce groupe, décider des différents fuseaux, mais je pense que dans le Var, ce scénario devrait être soumis à la concertation. Il faudrait élargir les fuseaux qui sont actuellement soumis à la concertation. Merci.

Laurence GONTARD – Merci. Avez-vous des questions à poser sur ce scénario ?

Luc GUEYDAN – Que pensent RFF et la SNCF du sujet ?

Fabien PASTOUR – Je vais parler au nom de RFF. Globalement, j'ai particulièrement apprécié qu'on me demande de parler de ce scénario hybride dans ce groupe parce que comme disait Monsieur Quinton, on est dans une zone charnière des Alpes-Maritimes. On est à la frontière et on est les premiers concernés, ici, sur ce qui peut se faire dans le Var. C'était donc intéressant que l'on en parle. Ce scénario hybride a été évoqué dans le Var, dans plusieurs groupes de travail et il était intéressant que l'on en parle au moins une fois dans les Alpes-Maritimes, ici au moins.

Je vais vous rapporter ce qui a été dit sur ce scénario hybride dans la Commission consultative des élus dans le Var ou en Comité territorial du Var. Je vais aussi vous dire ce qu'en ont pensé nos autorités. Le scénario hybride ne fait pas partie de la concertation parce que depuis la conclusion du débat public, il n'a pas été repris. Les financeurs du projet considéraient que ce scénario ne caractérisait pas vraiment les métropoles du sud. C'est en grande partie pour cela qu'ils l'ont écarté.

Bernard LEVERE – Excusez-moi. Dans le rapport de Monsieur Cousquer, c'était bien l'un des scénarios métropoles du sud.

Fabien PASTOUR – Pour Monsieur Cousquer oui, mais pour les financeurs du projet non. Que ce soit le scénario du sillon permien ou le scénario hybride, les deux ont des gros soucis d'insertion dans le Var. La question est ouverte. Il n'y a pas de scénario privilégié à ce niveau-là. Je pense que les deux soulèveront autant de problèmes que l'on en a actuellement. La Commission consultative des élus et le COTER Var ont décidé de ne pas tenir compte du scénario hybride. Il sera noté, dans le bilan de la concertation, qu'il a été proposé par des acteurs au cours de la concertation, mais qu'il a été écarté dans les structures de concertation.

Robert HENAFF – Il a été présenté au COTER du 17 octobre, il a clairement été refusé et le Préfet l'a validé. Alors pourquoi en reparle-t-on maintenant ?

Fabien PASTOUR – C'est pour que les gens soient au courant aussi dans les Alpes-Maritimes. On ne l'a pas du tout évoqué dans les Alpes-Maritimes et en un quart d'heure, il était intéressant d'en parler dans le groupe de travail. Avez-vous d'autres questions ou est-ce qu'on enchaîne ?

Jacques MOLINARI – J'aurais aimé qu'un représentant de la SNCF soit là, pour nous dire comment il conçoit l'exploitation d'un tracé en étoile.

Rémi QUINTON – Alors...

Jacques MOLINARI – Non, non.

Rémi QUINTON – D'accord.

Fabien PASTOUR – Vu que le scénario hybride ne faisait pas partie de la concertation, aucune étude poussée n'a été faite depuis la conclusion de Monsieur Cousquer. On a donc peu d'éléments sur le scénario hybride en termes d'exploitation et autres.

On va poursuivre l'étude des fuseaux de passage. Est-ce qu'on tient le *timing*, Laurence ?

Laurence GONTARD – On a même une demi-heure d'avance.

Fabien PASTOUR – On va pouvoir s'exprimer largement sur les fuseaux et cela tombe bien

2 POURSUITE DE L'ETUDE DES FUSEAUX EN PASSAGE

2.1 ACCESSIBILITE DES SITES POTENTIELS DE GARE

Fabien PASTOUR – La dernière fois, on vous a présenté les trois fuseaux de passage, plus le quatrième qui serait une virgule qui descendrait vers Cannes et qui dépendrait du choix du fuseau nord, sud ou médian. On avait dit qu'aujourd'hui, on vous présenterait les éléments de comparaison des fuseaux, des éléments techniques, financiers, socioéconomiques, environnementaux et que l'on prendrait un large temps d'échange sur tous ces sujets. Dans un premier temps, on va parler de l'accessibilité des sites potentiels de gare, des temps d'accès en voiture en heure de pointe, des zones de chalandise des différentes gares. Puis, on va faire une mise en perspective du fonctionnement duo entre la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes et la gare de Cannes centre. Je pense que l'on va répondre aux questions que Madame Jouve se posait sur les zones de chalandise.

Le temps d'accès en voiture, à la gare Sud Grasse, en heure de pointe, nous donne deux zones de chalandise différentes qui sont toutes les deux nord-sud, qui iraient jusqu'à l'autoroute et jusqu'au-dessus de Grasse. La population concernée à 15 minutes est de 88 000 personnes et dès que l'on passe à 30 minutes, elle monte à 314 000 personnes. C'est le temps d'accès en heure de pointe.

Catherine JOUVE – Aujourd'hui ?

Fabien PASTOUR – Oui, c'est à ce jour. On a utilisé sud Grasse, nord Mougins et sud Mougins pour comprendre un peu ce qu'il y avait dans les fiches. Quand on passe à la gare de nord Mougins, la zone de chalandise est plus centrée autour de Mougins. Elle concerne une zone de 93 000 personnes à 15 minutes et 400 000 personnes à 30 minutes. On voit qu'elle descend au sud sur l'agglomération cannoise. Elle est donc très centrée sur Mougins. La suivante, le sud Mougins, est une zone d'accès assez particulière. Elle descend vraiment sur le littoral. Elle va très loin dans Cannes. A 15 minutes, elle concerne plus de monde, 174 000 personnes et à 30 minutes 484 000 personnes.

Il faut mettre cela en perspective, comme on va le voir juste après, par trois autres cartes qui représentent la coexistence qu'il peut y avoir entre les deux gares. Imaginons la gare qui est au sud de Grasse et la gare de Cannes. Quelles sont leurs zones de chalandise respectives ? Ces deux gares sont-elles complémentaires ou sont-elles concurrentes ? Sur ce plan, on voit que les deux zones de gare sont assez complémentaires. Celle de Grasse permet de desservir une grande partie du territoire et celle de Cannes tout le littoral. Sur Cannes, on a 239 000 personnes concernées à 30 minutes et sur Grasse 196 000 personnes. On a une zone assez intéressante qui est couverte, ce qui nous permet de dire que ces deux gares seraient complémentaires.

Catherine JOUVE – Est-ce que je peux juste poser une question ? On a deux zones de chalandise qui ne se superposent pas. Elles sont parfaitement emboîtées.

Julien CHASSAGNE – Exactement. On a voulu représenter la ligne de départ entre les deux zones. S'il y a un train qui va à Paris et qui dessert la gare du moyen pays et un autre train qui dessert la gare de Cannes, on peut se demander si une personne qui habite à Mougins va plutôt se rabattre sur celui de Grasse ou plutôt vers Cannes. C'est ce que nous avons voulu représenter avec ce schéma.

Christine CESARI-GEIGER – Il manque la présentation des deux zones qui sont entre les deux

Julien CHASSAGNE – On aurait pu aussi faire cela.

Catherine JOUVE – Là, on est sur une zone de chalandise et les cartes précédentes étaient sur un accès routier. Pour les zones de chalandise, c'est la même chose, c'est aussi un accès routier.

Julien CHASSAGNE – C'est aussi un accès routier.

Catherine JOUVE – Pourquoi vous les intitulez de façon différente ? C'est un peu compliqué ensuite de se repérer. En fait, sur la carte précédente, les données sont les mêmes.

Julien CHASSAGNE – Ce sont les mêmes données, c'est-à-dire les mêmes temps de trajet et les mêmes populations qui sont utilisés, mais les analyses sont différentes. Dans un premier cas, on étudie la population à moins de 15 et de 30 minutes, les zones à moins de 15 et 30 minutes en voiture, alors que là, on regarde la ligne de démarcation entre Cannes, sud Grasse et on voit, juste à droite, Nice Aéroport. On se projette en 2023, on dit qu'il y a trois gares sur le territoire : une gare à Cannes, une gare dans le moyen pays et une gare à Nice Aéroport. Comment se répartissent les différentes personnes du territoire entre ces trois gares ? On voit que l'on a un potentiel important sur Cannes qui permettra d'avoir une desserte satisfaisante. Il y aura des gens dans les trains et donc des trains circuleront. On voit qu'il y a un potentiel important au niveau du moyen pays. Là aussi, il y aura donc des trains qui circuleront et qui ne feront pas que passer sans s'arrêter. On a donc deux gares qui sont complémentaires et donc, un système qui est pertinent.

Catherine JOUVE – D'accord. Il faut se projeter en effet en 2023 et en 2040, avec une offre optimisée. Comment arrivez-vous à faire la distinction puisque s'il y a une gare dans le moyen pays, la zone de chalandise de Cannes va être altérée, dans la mesure où il y aura une offre plus importante dans le moyen pays ? Il faudrait pouvoir le démontrer.

Fabien PASTOUR – C'est justement l'intérêt de cette carte. Si on n'a que sud Grasse, on est à 314 000 personnes à moins de 30 minutes de la gare.

Catherine JOUVE – Ce n'était pas ma remarque. Je disais juste qu'il y aura forcément du potentiel de Cannes qui ira sur place puisqu'il y aura plus d'offres sur le moyen pays.

Luc TOURNAIRE – Pour quelqu'un qui est au même temps des deux gares, sur quels critères l'avez-vous affecté sur l'une ou l'autre des deux gares ?

Julien CHASSAGNE – Il sera sur la limite, sur la frontière. On considère qu'il n'y a jamais exactement le même temps, qu'il y a toujours un temps légèrement inférieur, mais c'est vraiment en proportion du temps d'accès.

Christine CESARI-GEIGER – Si l'on compare une gare en périphérie et une gare en centre-ville, est-ce qu'il ne faut pas aussi intégrer la desserte en TC ?

Catherine JOUVE – Ça, on le demande désespérément !

Julien CHASSAGNE – On a beaucoup de difficultés à intégrer les temps de parcours TC parce qu'on ne connaît pas la desserte TC qui pourrait être mise en place avec une gare dans le moyen pays. Autant sur Cannes, on voit très bien ce que sera la desserte TC en 2023, autant sur le moyen pays, on a du mal à voir ce qu'elle pourrait être, surtout avec trois sites de gare. L'étude sur trois sites de gare est très lourde. Supposons par exemple que l'on ait une gare à nord Mougins, on imagine bien que pourront être envisagées des réflexions sur le TCSP entre Sophia-Antipolis et Mouans-Sartoux – Mougins. Comment pouvons-nous le représenter ?

Christine CESARI-GEIGER – Tout ce qui est lié à la ligne littorale...

Julien CHASSAGNE – Oui, mais il y a un déséquilibre.

Christine CESARI-GEIGER – Oui, mais il y a un déséquilibre entre une gare centre très bien connectée aux TC et une gare dont on ne sait pas comment elle sera desservie en TC. Cela fait un petit déséquilibre.

Julien CHASSAGNE – On l'a montré avec des schémas que l'on n'a pas présentés aujourd'hui parce que cela aurait fait trop de cartes. On a bien montré les projets de TCSP. Sur Marseille par exemple, on a comparé Marseille Saint-Charles et Marseille Blancarde en termes d'accessibilité. Si on veut comparer deux sites de gare et les mettre en concurrence, il faut avoir le même niveau d'information sur les deux gares. Or là, on n'a pas du tout le même niveau d'information. Sur Cannes, on voit très précisément par où on va, alors que dans le moyen pays, on ne sait pas encore où sera la gare.

Raphaël FLATOT – Concernant les dessertes TC, vous ne prenez pas en compte la desserte TER, alors que vous la connaissez.

Julien CHASSAGNE – On n'a pas le même niveau d'information entre une gare à Cannes centre et une gare dans le moyen pays en 2023. L'exercice est donc difficile.

Catherine JOUVE – Si, sur le TER, vous l'avez puisque vous connaissez l'offre de services.

Julien CHASSAGNE – Il n'y aura pas que le TER. Il y a plein de projets de transports en commun en site propre sur lesquels il y a des réflexions dans le moyen pays. Cela changera toute l'accessibilité à cette future gare dans le moyen pays si on arrive à la connecter aux projets de TCSP.

Christine CESARI-GEIGER – RFF nous a interrogés sur ces dessertes, avec l'utilisation du modèle. Je ne suis pas sûre que l'utilisation du modèle apporte beaucoup ici, sauf dans les données qui sont rentrées. Par contre, les projets du sud, on les connaît tous. Il peut y avoir des hypothèses prises selon l'emplacement des gares. Je crois que cela permettrait de compléter le dossier.

Julien CHASSAGNE – Un tout petit point sur cette question. Il y a ce problème dont j'ai parlé et qui est le manque d'informations sur le moyen pays. Puis, il y a un autre problème pour nous, à savoir que techniquement, on a besoin d'un modèle très fin pour pouvoir faire ces comparaisons TC. On l'avait sur Marseille, on l'a utilisé. On l'avait sur Toulon, on a fait des cartes sur Toulon centre et Toulon ouest en 2023. Sur Cannes, ils sont en train de rebâtir un nouveau modèle. Je leur ai demandé si on pouvait utiliser l'ancien modèle, pour répondre à la demande de Madame Jouve de faire des cartes d'accessibilité sur Cannes centre.

Eric DAUFES – Vous pouvez vous adresser à la CCI de Nice qui a les éléments.

Julien CHASSAGNE – Il faut un modèle multimodal pour pouvoir le faire.

Eric DAUFES – Vous faites la zone de chalandise en temps. Moi, en tant que distributeur, je la fais en intention d'achat ou en facilité de service. Vous n'allez pas prendre certaines personnes qui sont à 40 minutes, qui iront à Cannes et qui n'iront pas à Grasse. Autrement dit, dans votre analyse sur Grasse, j'enlèverai bien un tiers des personnes. Croyez-moi. Maintenant, vivez votre vie !

Eugène CAUVIN – Au dernier groupe de travail, Monsieur Picq avait indiqué qu'il s'était basé sur le dossier pour définir un site préférentiel pour la gare de l'ouest. Est-ce un travail provisoire ou définitif ? Quels paramètres avez-vous utilisés ? D'après ce que vous venez de dire, c'est du provisoire.

Fabien PASTOUR – Olivier Picq nous a parlé la dernière fois du fait qu'ils avaient fait une modélisation de la clientèle sur le territoire pour vérifier l'opportunité d'une gare Ouest Alpes-Maritimes. C'est quelque chose qui avait été fait, à l'époque du débat public, par la SNCF et qu'elle nous a transmis pour partie parce qu'il y a des données confidentielles, commerciales pour elle. On a donc certains éléments. Ils avaient travaillé à l'époque sur l'opportunité de la gare Ouest Alpes-Maritimes ou pas et non pas vraiment sur sa localisation. Dans les *slides* que je viens de vous présenter, on regardait la complémentarité de ce pôle nouveau Ouest Alpes-Maritimes avec la gare de Cannes existante, pour savoir si ces deux gares étaient complémentaires ou pas en termes de service, en termes de zone de chalandise ou si elles étaient concurrentes. Est-ce qu'il y

a une gare meilleure que les autres ou une gare moins bonne que les autres sur ce critère ? Pour évaluer les trois fuseaux et choisir l'endroit où l'on va mettre cette gare, il faut aussi que l'on regarde différents critères. L'un des critères est de savoir si les deux gares sont complémentaires ou concurrentes. Est-il plus opportun de la mettre au sud, au nord ou au milieu pour répondre mieux à ce critère ? Est-ce qu'une des gares est complètement *out* au vu de ce critère ? Nous allons regarder ensemble différents critères. On est sur la partie relative à la complémentarité des gares, mais il y a d'autres critères environnementaux et socio-économiques que l'on va voir après.

Rémi QUINTON – Les zones de chalandise sont-elles orientées ? Je vois par exemple qu'il y a un carré violet qui est sur l'A8. Je doute qu'une personne qui habite par ici et qui veut aller à Marseille en TGV aille à l'envers, à l'Ouest Alpes-Maritimes, prendre son TGV. Je crois plutôt que rationnellement, elle ira à Est Var. Ma première question porte sur l'orientation de la zone de chalandise, selon que l'on aille côté Italie ou côté Marseille.

Deuxièmement, vous faites en quelque sorte une répartition des gens entre la gare Ouest Alpes-Maritimes et la gare de Cannes, mais les TGV qui vont desservir Cannes et ceux qui vont desservir Ouest Alpes-Maritimes ne sont pas les mêmes. Olivier Picq ne l'a pas dit la semaine dernière, mais normalement, à Cannes-Antibes, il y aura des TGV qui viendront de Paris, Marseille, Toulon et il y aura *a priori* peu de TGV qui viendront de Montpellier ou de Lyon. Il y a peu de chance que quelqu'un qui habite par exemple à Cagnes-sur-Mer ou à Juan-les-Pins et qui a envie d'aller à Lyon, se rende à la gare de Cannes pour faire un trajet compliqué avec des correspondances. Il va aller directement là où c'est le plus simple, là où les TGV arrivent le plus rapidement et là où il n'aura pas de correspondance.

Julien CHASSAGNE – Sur la première question, non, les zones de chalandise ne sont pas orientées, mais on peut le faire. On l'a fait sur Toulon parce que cela a été demandé. Sur Toulon, c'était plus sensible. Là, pourquoi je ne l'ai pas fait ? Parce que cela fait énormément de cartes. On peut faire des zones de chalandise en 2009, en 2023, en heure de pointe, en heure creuse. A un moment, il faut faire un choix. J'avais le sentiment que le fait de faire des zones de chalandise orientées ne changeait pas grand-chose dans l'analyse. C'est pour cela que pour l'instant, je suis parti sur des zones de chalandise classiques.

Ensuite, un TGV qui fait Bordeaux-PACA, Bordeaux-Nice, Bordeaux-Ouest Alpes-Maritimes ne dessert pas Cannes. Effectivement, une personne qui veut aller à Bordeaux devra se rabattre vers la gare Ouest Alpes-Maritimes en TER. C'est pour cela que l'on a montré ces cartes. Vous avez raison, tous les TGV vers toutes les destinations ne pourront pas desservir Cannes. Il y a des TGV vers Bordeaux, vers Barcelone, vers Lyon, vers Lille, vers Strasbourg, vers Paris. A un moment, il faut faire un choix. Certaines destinations seront accessibles seulement depuis la gare du moyen pays. Dans ce type de situation, on a ces zones de chalandise. Quand on a une double desserte, par exemple vers Paris, on est dans ce cas-là. C'est pour cela que nous avons présenté ces différentes cartes.

Jacques MOLINARI – Une fois de plus, vous ne considérez pas que la gare puisse être sur le littoral cannois, auquel cas vous résolvez tous vos problèmes.

Fabien PASTOUR – Monsieur Molinari, la réponse a été apportée depuis longtemps. Vous avez formulé la demande d'étude de Cannes centre et de Cannes La Bocca et on vous a expliqué tous les éléments que l'on pouvait. Je vous rappelle simplement que cela ne fait pas partie de la concertation, que cela n'est pas sur la table. On est dans le dernier groupe de travail avant le COPIL de décembre et on doit trouver ensemble un fuseau qui corresponde à ce que l'on nous a proposé à la concertation, c'est-à-dire une gare qui ne sera pas à Cannes centre ou à Cannes La Bocca. Je sais bien que ce n'est pas ce que vous voulez, Monsieur Molinari, mais malheureusement...

Jacques MOLINARI – Nous ne sommes pas les seuls.

Rémi QUINTON – Je voudrais juste revenir sur la réponse de Monsieur Chassagne. Pour les destinations où il va y avoir à la fois des trains sur Cannes et des trains sur Ouest Alpes-Maritimes, compte tenu de la configuration du projet, les temps de parcours depuis Cannes et depuis Ouest Alpes-Maritimes vont être fortement différents. Dans un cas, un TGV va arriver à grande vitesse jusqu'à Ouest Alpes-Maritimes ; dans l'autre cas, il va se débrancher de la LGV Est Var et il va nous faire voir les superbes paysages de l'Estérel. Est-ce qu'on en tient compte dans les zones de chalandise respectives ? L'une des options qui est dans la concertation, à savoir la virgule de Cannes qui permet aux TGV d'arriver à quasi-grande vitesse jusqu'à Cannes, fait-elle varier la répartition des zones de chalandise ?

Julien CHASSAGNE – Dans cette première analyse, on ne tient pas compte de ces éléments. On peut faire des analyses poussées, notamment avec des zones de chalandise orientées, en prenant en compte les temps de trajet. Ces questions de zones de chalandise dépendent aussi du positionnement horaire des trains et pour pouvoir travailler sur un positionnement horaire, il faut que l'on ait une seule solution. On ne peut pas définir des grilles de desserte sur les quatre scénarios que l'on étudie actuellement. C'est trop compliqué. On y viendra après. A ce moment-là, on pourra voir ces éléments, mais en première analyse, on essaie de dégager des éléments qui permettent de prendre une décision avec ce dont on dispose.

Catherine JOUVE – Ma question de tout à l'heure sur les zones de chalandise ne portait pas tout à fait là-dessus. Je pense que vous vous souvenez tous de la carte où il y avait 90 % de la zone de chalandise venant du bassin cannois, 2 % de Grasse, moins de 2 % de Mouans-Sartoux. Je voulais juste que vous me rappeliez l'explication. Sur les 2 % de Grasse, ce sont ceux qui sortent du train, ceux qui vont prendre le train et qui habitent sur Grasse. Est-ce que c'est quelqu'un qui prend le train à Grasse ou est-ce que c'est quelqu'un qui prend le TER à Grasse et qui ensuite, va changer ? J'ai juste besoin de ce petit complément.

Julien CHASSAGNE – Je vois bien la carte dont il est question. Ce sont les gens qui viennent de Grasse ou qui vont à Grasse et qui vont prendre le train à Cannes.

Catherine JOUVE – Quel que soit le mode de déplacement utilisé.

Julien CHASSAGNE – Exactement.

Catherine JOUVE – Il n'y a que 2 % de la population grassoise qui prend le train.

Julien CHASSAGNE – Je ne sais plus si le chiffre était de 2 % ou plus.

Catherine JOUVE – Peu importe que ce soit 2, 3 ou 4, mais je crois que c'était 2.

Julien CHASSAGNE – *Grosso modo*, dans la zone de chalandise, un tiers de la population est à Cannes, un tiers est à Antibes et un tiers est dans le moyen pays. Quand on regarde la demande tous modes (fer et aérien), on retrouve la même chose. Il y a environ un tiers depuis Cannes, un tiers depuis Antibes et un tiers depuis le moyen pays. Depuis Cannes, beaucoup plus de gens prennent le train plutôt que l'avion parce qu'ils sont juste à côté de la gare et qu'ils sont loin de l'aéroport. Depuis le moyen pays, il y a beaucoup plus de gens qui prennent l'avion plutôt que le train parce qu'il faut qu'ils se rabattent vers la gare de Cannes ou d'Antibes, ce qui est complexe. On a déjà parlé des conditions de rabattement. Cela défavorise le train par rapport à l'avion.

Catherine JOUVE - D'accord. Ces pourcentages sont aussi sur les trajets Cannes-Paris ou Paris-Cannes.

Julien CHASSAGNE – Ils portent sur les déplacements Grandes Lignes/longue distance.

Catherine JOUVE – D'accord. L'aéroport, c'est Paris-Nice, ce qui veut dire que vous faites une comparaison par rapport à des trajets Cannes-Paris.

Julien CHASSAGNE – Ou Cannes-Lyon, etc.

Catherine JOUVE – C'est important de savoir. On n'est plus sur la desserte régionale, mais sur les Grandes Lignes. C'est donc au-delà de Marseille.

Julien CHASSAGNE – Oui, c'est longue distance, c'est au-delà du périmètre régional

Fabien PASTOUR – On passe à la gare du fuseau médian, à la gare nord Mougins. De la même façon, on a une bonne complémentarité des deux gares, avec 200 000 personnes concernées par Cannes centre et 235 000 personnes concernées par nord Mougins. Comme la gare nord, cela fait 436 000 personnes et 204 000 employés concernés au total environ. Ces deux gares, nord Mougins et sud Grasse, sont donc bien complémentaires à la gare de Cannes actuelle. Vous voyez la gare de Nice Aéroport et vous voyez qu'il y a des zones de contact entre les différentes zones de chalandise des gares.

Pour la gare sud Mougins, celle qui serait le plus au sud, de la même façon, on a une zone de recouvrement avec la gare de Cannes centre qui fait que la gare sud Mougins va phagocyter la gare de Cannes centre et va conduire à un drainage des clients qui vont aller au nord. La gare de Cannes centre passe à 88 000 personnes en moins de 30 minutes et la gare de sud Mougins à 321 000 personnes. Typiquement, ces deux gares ne sont pas complémentaires et sont vraiment en concurrence. Avec ce critère, on voulait montrer la concurrence entre les gares.

Robert HENAFF – Vous incluez Saint-Raphaël dans le sud Mougins, alors que Saint-Raphaël est beaucoup plus près des Arcs.

Julien CHASSAGNE – C'est toujours cette histoire de zones de chalandise non orientées. Par contre, si on fait une zone de chalandise orientée, automatiquement, cela va basculer du fait du temps de trajet en train.

JACQUES MOLINARI – Vos comparaisons n'indiquent pas les modes d'accès aux gares. Pour la partie violette, il s'agit essentiellement de déplacements en voiture particulière. Il faut le nombre de kilomètres parcourus par les clients. Il y a évidemment la même chose dans la zone jaune, mais dans la zone jaune, il y aura des modes d'accès à la gare totalement différents. C'est d'une importance qualitative très grande. Dans un cas, vous favorisez les déplacements en voiture particulière et dans l'autre cas, il y a énormément de déplacements doux. C'est le premier élément de comparaison qui n'apparaît pas dans vos études.

La deuxième chose, c'est que les services offerts, dans votre gare Ouest Alpes-Maritimes et dans la gare de Cannes, ne sont plus du tout les mêmes. En effet, vous réservez à la gare de Cannes des liaisons de second ordre. D'abord, elles sont univoquement orientées vers l'ouest et ne favorisent pas la desserte de Cannes par l'est, c'est-à-dire depuis Nice et depuis l'Italie. Deuxièmement, vous proposez à Cannes des services obsolètes qui sont le parcours par la ligne historique de l'Estérel.

Alors, vous ne pouvez pas faire une comparaison de cet ordre si vous ne prenez pas en compte ces différences de qualité du point de vue du report modal et de la qualité des déplacements, mais également du point de vue des services offerts aux clients. A mon avis, la balance que vous faites est dépourvue de sens, si on se projette à long terme, dans une politique d'évolution des transports et des déplacements, si on se projette dans une politique d'aménagement du territoire et dans une politique d'urbanisation.

Pouvez-vous, Madame, nous présenter votre programme de desserte du SCOT ? Cela permettrait peut-être d'apporter un éclairage supplémentaire.

Catherine JOUVE – Je l'ai présenté en Comité territorial.

Fabien PASTOUR – Si je peux juste répondre sur un point à Monsieur Molinari, je repasse la parole à Catherine juste après. Monsieur Molinari a raison sur un point. Dans le cas de la gare sud Mougins, les gens qui viennent à la gare prennent plus leur voiture. C'est une évidence et c'est ce que montre cette carte. Par contre, les trois gares sud Mougins, nord Mougins et sud Grasse sont comparées entre elles avec les mêmes critères, les mêmes dessertes, les mêmes principes. Pour

comparer trois éléments entre eux, il est bien d'avoir les mêmes critères. Madame Jouve nous a fait une présentation des éléments du SCOT Ouest, lors du COTER Alpes-Maritimes du mois d'octobre. Si elle souhaite nous refaire une présentation, aujourd'hui, ce sera peut-être un peu court, mais on pourrait trouver un moyen de diffuser sa présentation à tout le groupe de travail. Il n'y a aucun souci, cela ne me pose aucun problème.

Catherine JOUVE – Ce qui a été présenté au COTER, c'est uniquement la partie déplacement de notre projet de territoire, soit l'organisation du réseau de transports collectifs à partir de la gare de Cannes. Cela répond à une certaine logique de fonctionnement et d'optimisation d'un réseau de transports collectifs que de partir d'une gare LGV, d'une gare Grandes Lignes, et de diffuser ensuite sur tout le territoire, sachant que c'est à Cannes où il y a la plus grande densité et où les transports collectifs sont les plus utilisés et de s'appuyer sur des axes structurants que sont le TER et les deux lignes gérées aujourd'hui par le Conseil général, pour irriguer l'ensemble du territoire. On voit ensuite comment on irrigue encore par d'autres lignes l'ensemble du territoire. C'était le principe qui est bien sûr accompagné d'un modèle d'aménagement et d'urbanisation, bien différent de ce qui a pu être fait jusqu'à présent.

Christine CESARI-GEIGER – Cela montre bien qu'une gare de moyen pays attire loin, d'autant que l'urbanisation est diffuse. Du coup, est-ce que l'on a chiffré le nombre de places de parking qu'il faudrait sur cette gare ouest ? L'accessibilité est en grande partie voiture.

Julien CHASSAGNE – Le nombre de places de stationnement dépend énormément de la politique mise en place. On voit qu'à Cannes, parmi les gens qui se rabattent en voiture, seulement 20 % la laissent stationner. Le reste, c'est du dépose minute, du taxi ou autres. A Aix TGV où il est plus facile de stationner, cette proportion monte à 45 %. Il y a aussi à penser des nouvelles formes de déplacement et de rabattement vers la gare, et on voit que cela évolue énormément en ce moment. Des voitures électriques en libre-service sont mises en place à Nice. A Lyon, ils ont mis des Smart dans toute la ville et avec leur i-phone, les personnes peuvent localiser les Smart qui sont près d'elles pour les prendre et se déplacer. Enormément d'éléments sont en émergence par rapport à l'utilisation de la voiture et ils pourraient être mis en place autour de la gare. Je dirais qu'il faut aussi le prendre en compte.

Catherine JOUVE – On vous avait demandé d'essayer de donner les coûts induits, en termes d'aménagement du territoire, sur l'implantation d'une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes. Vous nous avez répondu que vous ne pouviez pas connaître les politiques en matière de transport collectif puisqu'aujourd'hui, il y a une très faible desserte des différentes gares, des différents sites que vous préconisez. On ne peut avoir d'éléments non plus sur les places de stationnement. A un moment, il va bien falloir que vous nous donniez des éléments sur l'impact d'une gare sur l'ouest des Alpes-Maritimes. Les collectivités doivent prendre conscience que le développement des transports collectifs, avec une gare Ouest Alpes-Maritimes, est entièrement agréé. Ce ne sera pas à la charge de RFF, mais à la charge des collectivités visiblement puisqu'il n'y aura pas de participation de RFF. Par ailleurs, disons qu'il n'y a pas de politique publique en faveur de transport, ce qui n'est pas pour l'instant dans l'air du temps. Puisqu'on parle de financement, cela n'ira peut-être pas aussi vite que l'implantation d'une gare. Dans ce cas, combien de places de stationnement préconisez-vous ? J'insiste sur la question de Madame Césari parce que je pense qu'elle est essentielle.

Fabien PASTOUR – Sur ce type de gare, et comme toujours, il faut mettre en perspective les choses. On a discuté pendant un certain temps des fonctionnalités, on discute des fuseaux. On aura des études qui vont démarrer en phase 2 très prochainement. On va avancer dans le temps et faire progresser nos études. Clairement, l'insertion de cette gare dans son périmètre doit être réfléchi et étudié complètement. A ce jour, on n'a pas encore tous les éléments en main pour vous dire exactement le nombre de places. On peut éventuellement, sur des similarités avec des gares existantes, vous donner ce qui peut se faire ailleurs. C'est une première chose. Plus on va avancer, plus on pourra vous donner des éléments précis.

Sur la partie relative à l'intégration des transports en commun ou à d'autres modes d'accès à la gare, il est clair que RFF a un rôle à jouer sur l'accueil de ces services dans le périmètre de la gare. Il faut savoir aussi, ce qui a déjà été dit dans ce groupe, mais ce que je répète, que la conception de la gare va plus loin que le simple aspect ferroviaire. Les gares nouvelles sont entièrement sous maîtrise d'ouvrage RFF. On a aussi une partie de l'intégration de cette gare dans son territoire à prendre en compte dans nos chiffrages. Il y a donc des choses prévues dans les gares pour payer des aménagements permettant d'accéder à cette gare par divers modes de transport. Clairement, on ne payera pas l'intégralité des TCSP ou autres qui permettraient d'aller à cette gare, mais RFF est là aussi pour travailler avec les autorités organisatrices sur ces points-là.

Catherine JOUVE – Tu parles d'aménagement et d'équipement des gares. Moi, je te parle de fonctionnement des transports collectifs qui sera de toute façon à la charge des collectivités et qui représente un coût important. Peu importe les priorités qui seront données, mais il faut l'intégrer.

Fabien PASTOUR – Que la gare soit à Cannes centre, dans le moyen pays ou ailleurs, il faudra bien anticiper les coûts de fonctionnement des TCSP, mais les infrastructures qui sont prévues pour l'avenir, que ce soit la LGV ou les dessertes, sont en cours de réflexion. Certes, celles du SCOT étaient plus avancées que celles de la LGV, mais vu qu'elles n'existent pas encore, on peut prendre le temps de réviser les choses et de faire que ces deux projets cohabitent et coexistent mieux.

Catherine JOUVE – Je dirais que les élus en débattront prochainement. Juste une chose quand même, pour revenir sur la gare. Comment se prononcer sur un fuseau sans savoir où est la gare ? J'insiste un peu. Certes, toutes les études seront menées et affinées par la suite, mais ma question était surtout de savoir si les coûts estimés aujourd'hui dans les différents scénarios, dans les différents fuseaux prennent bien en compte des aménagements de gares, notamment le parking. Est-ce que cela est pris en compte ou pas ?

Fabien PASTOUR – Entre autres choses.

Catherine JOUVE – J'imagine que vous n'avez pas fait des estimatifs sur rien.

Fabien PASTOUR – Non, on se base sur des retours expérience.

Catherine JOUVE – Donnez-nous ces éléments.

Fabien PASTOUR – On a déjà présenté les éléments de coûts sur les gares.

Catherine JOUVE – Avec le nombre de places ?

Fabien PASTOUR – Non, pas avec le nombre de places. On a présenté un estimatif du coût de la gare Ouest Alpes-Maritimes.

Catherine JOUVE – Aménager des parkings a un coût. Je crois que sur Aix, vous connaissez le coût.

Fabien PASTOUR – Cela a un coût de faire une gare globalement, mais on ne descend pas sur la ligne de calcul précise. Pour l'instant, ce sont des enveloppes qui sont déterminées par rapport à ce qui s'est fait ailleurs.

Catherine JOUVE – Les enveloppes sont-elles définies par type aujourd'hui ? Votre coût est-il décomposé ou non ?

Fabien PASTOUR – Ils ne sont pas décomposés finement, mais je pense que nous devons avoir des éléments.

Catherine JOUVE – C'est ce que je vous demande.

Fabien PASTOUR – Je ne pense pas que l'on ait aujourd'hui le nombre de places de parking.

Catherine JOUVE – J'imagine bien qu'entre les différentes gares, sur Cannes, sur le moyen pays ou sur Nice, vous n'avez pas la même prise en considération du stationnement. Entre Est Var et

Toulon, j'imagine aussi que c'est différent. Entre l'Est Var et le moyen pays, sommes-nous sur des choses similaires ou pas ? Ce serait vraiment intéressant que vous nous apportiez rapidement cette réponse.

Fabien PASTOUR – Dès qu'on aura lancé les études, on vous les présentera sans problème.

Catherine JOUVE – Aujourd'hui, vous devez avoir les éléments à RFF.

Fabien PASTOUR – On a les grosses masses. Ce sont des volumétries établies à partir de ratios.

Catherine JOUVE – Soit !

Christine CESARI-GEIGER – Je voudrais insister là-dessus. On est sur une gare qui peut sembler très perturbante, au niveau économique, au niveau du positionnement. Le problème, c'est : quelle est l'accessibilité ? On parlait tout à l'heure de TCSP. On fait des TCSP là où il y a du monde et où il y a des OD. Là, on est dans un territoire excessivement diffus, avec des zones de chalandise très diffuses. Je crois qu'il est important de ne pas se cacher les problèmes. Il est difficile, comme il est par ailleurs difficile de desservir Sophia, de desservir en transport collectif des zones qui sont peu denses et où il n'y a pas de centralité. Il faut vraiment réfléchir à cette question. S'il y a une faible desserte TC, je crois qu'il faut envisager et prévoir la desserte voiture, que ce soient les accès et les stationnements. Pour cette gare, il me semble qu'on est vraiment dans le cœur du sujet. Il me semblerait intéressant que l'on puisse avoir des éléments.

Catherine JOUVE – Cela concerne les aménagements de parkings, mais également les accès routiers. Vous semblez favoriser aujourd'hui un accès routier, vous avez aussi présenté les fuseaux par rapport à une proximité à des voies de desserte importantes. La simple proximité sur la carte ne permet pas d'avoir vraiment une vision réaliste de l'accès aux sites de gares. Il est important également de nous communiquer ces éléments.

Fabien PASTOUR – Juste un point pour répondre à Madame Jouve avant de répondre à Madame Césari-Geiger. Avant même de parler de la proximité ou pas de la gare à la pénétrante ou à l'autoroute A8, on a indiqué en premier lieu que la gare était à l'intersection de Cannes et Grasse et qu'il était pour nous nécessaire d'avoir cette gare à l'intersection d'une ligne TER existante. On commence à préciser que cette gare est à l'intersection de Cannes-Grasse. Malheureusement, beaucoup de gens se rendent en voiture à la gare à ce jour. Il faut effectivement le prendre en compte. Puis, quand je présente un territoire ou un fuseau quel qu'il soit, je présente les grands éléments existants. Si cette gare est à proximité de l'A8, je dis qu'elle est à proximité de l'A8 et qu'il y a peut-être une liaison à prévoir avec l'A8. C'est pour cela que c'est présenté de cette façon. Il n'y a pas d'orientation du propos vers la voiture plus que vers un autre mode. On commence toujours par parler du train chez RFF.

Catherine JOUVE – La projection du nombre de voyageurs, qui a été présentée mercredi, ne montre pas un potentiel important par rapport à une connexion avec la LGV. Aujourd'hui, on sait que sur le moyen pays, l'accès ne sera pas prépondérant par la ligne TER.

Julien CHASSAGNE – Je n'ai pas bien compris la dernière question. Je voudrais juste replacer le débat, il faut que l'on compare les trois fuseaux, celui de Grasse, de nord Mougins et de sud Mougins. On est dans cette situation. Entre ces trois fuseaux, on a des éléments discriminants et on a des éléments non discriminants. Par exemple, la taille des parkings n'est pas discriminante entre ces trois fuseaux. C'est important. Si on affine tous les éléments, si on place les places de parking, si on dimensionne tout cela très précisément, on y sera encore dans dix ans. C'est pour cela qu'il faut faire la liste des éléments dont on dispose aujourd'hui, qui permettent de discriminer les fuseaux – c'est le cas au niveau des zones de chalandise – et essayer d'avoir une décision à partir de ces éléments. C'est tout notre travail. On aimerait toujours aller plus loin, avoir le nombre de dessertes, l'heure des dessertes, l'heure de passage des trains de fret, etc. mais pour avoir cela, il faut que l'on avance et que l'on prenne les décisions avec les éléments que l'on a.

Toutes les personnes qui travaillent sur les questions de bassins de chalandise et de zones d'activités – je pense à la SNCF ou aux universitaires – commencent par travailler avec des analyses d'accessibilité en voiture parce que c'est le mode prépondérant de rabattement vers les gares. Si on veut avoir une gare attractive en termes de clientèle, si on veut avoir une gare où les gens prennent le train, ce qui est quand même le premier objectif, il faut qu'il y ait un bon accès en voiture au niveau du territoire. On a des cas particuliers, comme Paris par exemple qui est complètement à part, mais comme le disait Madame Césari-Geiger, on est sur un territoire diffus. Il sera donc difficile de desservir tout le territoire avec des transports en commun et on aura toujours du rabattement motorisé. Savoir quel sera ce rabattement motorisé, c'est une autre question, mais l'attractivité des gares est liée au rabattement en voiture.

Laurence GONTARD – Monsieur Quinton voulait intervenir.

Rémi QUINTON – Je voulais juste réagir par rapport au fait que le territoire est diffus. Certes, le territoire est diffus dans l'ouest des Alpes-Maritimes, mais dès lors qu'on va mettre une gare TGV, on va quand même créer une centralité. Une fois que cette centralité sera créée, on pourra créer des transports en commun pour desservir cette centralité et pour desservir aussi autre chose parce que cette gare n'est quand même pas complètement en pleine lavande. Ce n'est pas Cannes qui est autour, mais il y a quand même des gens qui y habitent. Cela peut donc créer une centralité et je pense qu'il ne faut pas que l'on passe à côté.

Catherine JOUVE – Complètement, mais cela a des coûts. Ces coûts doivent être identifiés et ils seront à la charge des collectivités. Vous considérez qu'aujourd'hui, on est dans le choix d'un fuseau, mais tant qu'on ne sait pas où est la gare, comment voulez-vous que l'on choisisse un fuseau ? Comment choisir tant que l'on n'a pas les éléments qui permettront à nos élus de bien savoir dans quel projet ils s'engagent et notamment dans quels engagements financiers ils s'engagent pour avoir un vrai projet de territoire ? On n'est même plus dans la question de savoir si c'est Cannes et moyen pays. Aujourd'hui, on essaie surtout de rechercher des éléments qui permettent à nos élus de se positionner. Clairement, aujourd'hui, je ne vais pas parler à la place de nos élus. D'ailleurs, nous avons une réunion prochainement et un certain nombre de collectivités ici sont également représentées. On ne peut pas choisir un fuseau. C'est bien trop anticipé par rapport à toutes les questions que l'on vous a posées, par rapport à tous les éléments pour lesquels on n'a pas encore de réponse.

Robert HENAFF – Pour aller un peu dans le sens de ce que tu disais tout à l'heure, les trois gares ont *a priori* des coûts à peu près identiques et toutes les trois sont en souterrain pour l'instant.

Fabien PASTOUR – Il y a une des gares qui pourrait être en semi-enterré.

Robert HENAFF – Celle du nord.

Fabien PASTOUR – Voilà. Les deux autres seraient enterrées.

Robert HENAFF – Les deux autres sont enterrées. Il n'y a pas de liaison entre la ligne LGV et le TER. Elles se croisent au même endroit, mais il n'y a pas de liaison.

Fabien PASTOUR – Il a bien été dit qu'il s'agissait d'une liaison passagers. Les gens passent d'un train à l'autre et ensuite, il y a la possibilité de débrancher des trains. C'est en cours d'étude, pour savoir si on débranche en amont ou si on débranche sur Cannes-Grasse.

Robert HENAFF – Cela veut dire que ce sont les mêmes types de coûts.

Philippe MARIE – Avec les éléments qui nous ont été présentés, on voit que même avec un système de transport très vertueux, même avec un plateau piéton qui commence à gagner la trame de toute la voirie du centre-ville, au moins 50 % des modes d'accès se font en voiture. Cela veut dire qu'il faut que cette gare, même avec un système de transport collectif qui doit se développer, adapté ou prédisposé à acheminer des passagers en transport collectif – ce sera le cas si cette gare est à l'intersection de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse – il faut que le mode d'accès voiture soit pris en compte. J'ai une question précise par rapport à ce qui a été soulevé

tout à l'heure, à savoir la limite de la prise en charge des cofinanceurs quant aux équipements à mettre en place pour que la gare fonctionne.

Par exemple, sur le fuseau sud Mougins, vous avez évoqué, lors de la présentation précédente, la proximité de ce périmètre d'emprise avec l'autoroute A8. Il est évident que par rapport au flux de passagers qu'elle va générer, une gare LGV implique qu'il y ait une voirie primaire qui desserve cet équipement. Est-ce que la connexion avec l'autoroute A8 par exemple est un équipement que les cofinanceurs, parmi eux l'Etat qui est maître d'ouvrage de l'autoroute A8 et de tous les aménagements autoroutiers, est prise en charge dans le cadre de l'opération ou pas ?

Fabien PASTOUR – Cela avait été souligné lors de la présentation des fuseaux. Le fuseau sud étant très proche de l'A8, si la gare se trouve dans la partie sud du fuseau, il y a une opportunité à connecter éventuellement cette gare à l'A8, si c'est envisageable puisque comme vous l'avez souligné Monsieur Marie, actuellement, il n'est pas possible de créer de nouveaux échangeurs sur l'A8, en lien avec une directive qui existe sur ce sujet. Ceci dit, si cette directive était levée et que l'on pouvait créer un échangeur qui permettrait d'augmenter la capacité et l'attractivité de cette gare, ce serait bien sûr dans le projet.

Philippe MARIE – C'est un élément discriminant. On ne peut pas, à l'heure actuelle, se prononcer sur l'efficacité d'une position de gare si on ne sait pas si la connexion est réalisée. Actuellement, le périmètre sud Mougins est desservi par une voirie communale et cette voirie communale n'a pas la capacité de desservir une gare LGV. C'est donc un élément discriminant. La position de cet échangeur se situerait à peu près à deux kilomètres de l'échangeur 41 et à moins de quatre kilomètres de l'échangeur 42. Sur le terrain, il y a une disposition qui comporte des dénivellations de terrain importantes. A supposer qu'un échangeur soit réglementairement autorisé par les services de l'Etat et qu'il soit financé dans cette opération, cela voudrait dire qu'il y aurait une possibilité de réaliser l'application de la zone de chalandise qui est décrite. A défaut, je ne vois pas comment la desserte de la gare pourrait se réaliser sur cette zone de chalandise. Pour amener le client transporté en voiture à une gare, il faut qu'il y ait une infrastructure qui puisse le collecter, comme il faut qu'il y ait une infrastructure qui puisse répartir ces flux LGV. Dans les deux cas, cela passe par une connexion avec une voirie primaire. On ne peut pas imaginer qu'une gare LGV soit connectée à une voirie communale. Cette relation entre le fuseau sud et l'autoroute A8 est un discriminant sur lequel il faut avoir un éclairage et des précisions. Cela concerne l'Etat qui est un cofinancier de l'opération LGV, mais également maître d'ouvrage de l'autoroute A8.

Fabien PASTOUR – Effectivement, si on retient un fuseau, on va pouvoir imaginer plusieurs positions de gare et chacune de ces positions sera examinée par rapport à des infrastructures qu'il sera possible d'implanter. Quand on en sera au choix précis de chacun des gares dans leur fuseau, il y aura aussi des comparaisons à faire sur ce sujet. C'est sûr que la connexion avec l'A8 est l'une des grandes questions d'intérêt du fuseau sud. Le maître d'ouvrage RFF a, dans ses chiffrages, une partie des aménagements routiers ou autres qui permettent de connecter cette nouvelle infrastructure avec les infrastructures existantes. Dans certains cas, c'est plus facile que dans d'autres. Malheureusement, il y a des directives qui existent sur l'autoroute. Il faut donc voir comment cela est faisable. Je suis tout à fait d'accord sur le fait que la desserte depuis la sortie 41 ou la sortie 42 devient assez compliquée.

Laurence GONTARD – Je vous demande une petite seconde. Nous avons la visite, dans le groupe, d'un journaliste de *Nice Matin* qui souhaite prendre quelques photos du groupe. Est-ce que quelqu'un y voit un inconvénient ? Donc, vous pouvez y aller ! On peut continuer. Monsieur Daufes ?

Eric DAUFES – Vous pourriez nous parler de quelques exemplarités, aussi bien en termes de parkings que d'accès. Vous pourriez parler de Valence, d'Avignon, de Saint-Exupéry et d'Aix. L'inquiétude, pour Valence et Avignon, est de voir que le parking est en permanence plein, ce qui veut dire qu'on l'a prévu petit. Sur Saint-Exupéry, il faut être polytechnicien pour y accéder, mais il est plein aussi. Quant à Aix, c'est peut-être le seul qui présente encore un intérêt d'accessibilité. Il

y a quand même un jeu d'accès qui est intéressant. Quelles conclusions tirez-vous de ces exemples à l'heure actuelle pour notre région ?

Fabien PASTOUR – C'est un très bon exemple. Par exemple, Valence TGV est une gare qui marche très bien. La gare d'Aix-en-Provence TGV, excentrée dans la zone industrielle, sur le plateau, n'est desservie que par la route. On ne fait que rajouter des parkings sur cette gare. C'est juste une catastrophe. C'est pour cela que cette gare Ouest Alpes-Maritimes est prévue pour être connectée à la ligne TER. C'est d'ailleurs ce que l'on va faire sur la gare d'Avignon TGV. Il va y avoir la virgule d'Avignon – la première pierre a été posée par les élus et le projet vient de démarrer – pour que l'on puisse connecter Avignon TGV à Avignon centre-ville et qu'il y ait des liaisons TER entre les deux gares, pour éviter d'avoir trop de parkings. Ce sont vraiment des choses que l'on intègre dans nos réflexions. Les retours d'expérience des gares LGV et TGV précédentes sont bien pris en compte dans ce que nous proposons dans le système ferroviaire qui est celui de la LGV PACA.

Jacques MOLINARI – Je voudrais revenir sur les fonctionnalités que l'on peut attendre de l'aménagement du réseau maillé à partir de l'Estérel jusqu'à l'Italie. Dans votre hypothèse, vous arrivez, depuis l'Estérel, droit sur l'intersection avec Cannes-Grasse, avec une gare ouest, puis vous continuez sur Nice. Dans votre vision, c'est une vision de LGV grande vitesse et tracée – personne n'a voulu l'affirmer, mais nous l'avons demandé – avec des rampes de 35 pour 1 000. Ce tracé est certes incompatible avec du fret lourd – il l'est peut-être avec du fret léger – mais la question que je pose est la suivante. Dans cette hypothèse, tout le trafic fret qui va être maintenu et éventuellement développé passe par la ligne historique, par le littoral. Comment faites-vous pour libérer la ligne historique et les urbanisations qui sont traversées par la ligne historique des nuisances et des risques du fret ?

Deuxième question : comment faites-vous pour sécuriser cette ligne historique qui est extrêmement fragile et très chargée, en cas d'incident ? Vous ne pouvez fonctionner avec cette ligne historique que depuis Saint-Raphaël jusqu'à Nice. Vous n'avez aucune échappatoire et aucun moyen d'opérer des basculements de ces opérations. C'est la raison pour laquelle dans notre projet, nous disposons d'un nœud ferroviaire à Cannes La Bocca, ce qui permet de tracer le saut de l'Estérel avec les performances anciennes de la ligne n°1 LGV, avec des rampes de 35 pour 1 000, de la manière la plus économique en tracé et la plus intéressante du point de vue du gain de vitesse. A partir de Cannes La Bocca, il faut que l'on puisse assurer le basculement du fret sur la ligne nouvelle. Dans ce cas, la ligne nouvelle doit être tracée avec des rampes modérées. Nous proposons 18 pour 1 000. Le réseau maillé sécurisé ne peut fonctionner que de cette manière.

Après, débrouillez-vous pour faire le tracé. Nous, nous avons une petite idée. D'ailleurs, vous avez amorcé cette réflexion naguère, avant le débat public. Vous avez fait un tracé de ligne nouvelle partant de La Bocca et aboutissant à Antibes, ce qui prouve que ce n'est pas idiot. Vous l'évacuez *a priori*. On ne sait pas pourquoi, toujours pour implanter votre gare à l'Ouest 06.

Je répète que si vous voulez assurer la sécurisation des circulations à la traversée des Alpes-Maritimes, si vous voulez débarrasser la ligne historique de son trafic fret, vous n'avez qu'une solution : faire en sorte que la ligne nouvelle à la traversée des Alpes-Maritimes soit compatible avec des circulations fret et des circulations TER. Je reviens à la sécurisation. En cas de coupure sur le littoral, il faut que vos TER ou vos TERGV puissent être bifurqués sur les tronçons du maillage. Il faudra bien vous le décider à le faire, d'autant qu'il y a un dernier argument.

J'ai assisté, comme je l'ai dit, à cette rencontre à la Chambre de Commerce. Du point de vue du Président des Chambres de Commerce de la région PACA, la première priorité est de renforcer le trafic TER de l'aire Aix-Marseille-Toulon et de renforcer le trafic TER local de la Côte d'Azur. Ce sont les priorités. Il a même rajouté que c'est sur la Côte d'Azur que c'était prioritaire. Vous voyez bien qu'il y a deux îlots prioritaires. Je pense que ce point de vue est partagé par le Conseil régional PACA. Puis, il a ajouté que ce qui compte, ce n'est pas tellement Nice-Paris, mais l'Arc

méditerranéen, la liaison entre Nice et Marseille. C'est intéressant. Il a même dit – je ne sais pas si j'ai bien mémorisé – qu'on n'est pas à dix minutes près. Si ce n'est pas lui, c'est donc son frère, c'est donc le Président de la Chambre de Commerce Nice Côte d'Azur. C'est une évolution extrêmement intéressante. Je vous demande de la prendre en considération. Nous avons à traiter des Alpes-Maritimes dans leur totalité, dans leur singularité et pour ce faire, il faut que le secteur entre l'Estérel et l'Italie soit traité autrement qu'il est traité ailleurs. C'est la raison pour laquelle il faut que nous puissions phaser. Si nous phasons, le nœud évident est Cannes La Bocca. Le fret arrive à Cannes La Bocca par le littoral, les trains rapides passent l'Estérel à grande vitesse à rampes fortes et à partir de là, on traite la desserte de la Côte d'Azur.

Fabien PASTOUR – Monsieur Molinari, juste un point.

Luc TOURNAIRE – Je voulais juste corriger un peu les propos de Monsieur Molinari. La Chambre de Commerce et d'Industrie dit qu'il faut effectivement développer le trafic TER, profiter de l'occasion de l'arrivée de la LGV pour développer aussi le trafic TER. Ce n'est pas le trafic TER plutôt que la LGV. C'est pour cela qu'il est important de faire une nouvelle voie pour la LGV, pour pouvoir disposer de plus de voies pour le TER sur le littoral.

Fanny CATROUX – Je voulais juste faire une remarque concernant les interconnexions entre la future gare et l'autoroute A8, pour préciser qu'il faudra être vigilant à ce que la création de cette gare ne sature pas des voiries communales, éventuellement celles de Mougins. Je rajouterai également que la Directive territoriale d'aménagement pose certes un verrou sur la création d'échangeurs, mais que cette DTA ouvre également une porte à la création d'échangeurs dès lors que de nouvelles offres de transport en commun sont mises en place. Il me semble que l'on se situerait alors dans cette hypothèse.

Fabien PASTOUR – Je voudrais redire ce que nous avons déjà dit dans plusieurs groupes. On a répondu plusieurs fois sur la proposition du GIR Maralpin de passer par Cannes La Bocca. Certes, la réponse ne vous convient pas et vous ne l'entendez pas, mais je comprends que vous ne soyez pas content de notre réponse et que vous ne l'acceptiez pas parce qu'elle ne va pas dans le sens que vous voulez. Le besoin de grande vitesse, sur ce projet, a été exprimé à maintes reprises.

Sur le fret, j'ai déjà répondu dans les groupes précédents en disant que la ligne nouvelle n'avait pas été prévue pour être une ligne fret. Ceci dit, il y a des études qui sont en cours sur certains points particuliers. Concernant les pentes, il n'y a pas de rayons de courbure ni de choses complètement arrêtées à ce jour. Donc, on ne connaît pas les pentes. En termes d'exploitation, c'est votre point de vue, Monsieur Molinari. Effectivement, l'offre TER a été abordée largement par la CCI dans sa réunion, comme l'a dit Monsieur. C'est aussi l'un des soucis des chefs d'entreprise de la région d'avoir des TER qui permettent aux gens d'aller travailler.

Dans tout ce que vous dites, il y a des choses qui vont tout à fait dans le sens de RFF. Vous avez bien retenu que la CCI avait retenu certains points d'intérêt de la LGV PACA, tant au niveau des dessertes TER, des dessertes régionales que des dessertes européennes, en plaçant notre région au sein d'un Arc méditerranéen. Je ne pense pas que RFF ait dit l'inverse jusqu'à ce jour. Le scénario de Cannes La Bocca n'est pas sur la table. Il ne fait pas partie des choses retenues par les financeurs. Il y a certes un intérêt pour les fonctionnalités, mais il y a un surcoût tellement important qu'il tuerait le projet. C'est ce qui a fait que nos amis financeurs l'ont écarté. Il n'est pas sur la table, on a expliqué largement pourquoi. Maintenant, on en est à discuter de trois fuseaux et il faut que l'on parle de ces fuseaux.

Eugène CAUVIN – Je voudrais poser une question importante, suite aux propos de Monsieur Molinari. Quelle est l'importance du fret maritime et des autoroutes de la mer ? Que devient le projet des autoroutes de la mer dont on entend parler et qui d'un point de vue écologique, notamment de la rentabilité énergétique, serait intéressant ?

Julien CHASSAGNE – On regarde ces autoroutes de la mer d'assez près pour les matières dangereuses, pour voir quelles réponses elles pourraient apporter à la question de Monsieur

Molinari sur les nuisances du fret et le danger du fret dans les villes. C'est le premier point. Ensuite, concernant le transit international, on a du mal à avoir une vision précise sur ce qu'elles vont devenir. Ce sont des projets qui sont en train de se monter et qui devraient arriver dans les années qui viennent. Cela dépend énormément de la fréquence des bateaux. C'est un détail très précis. Si on a un bateau par jour, le fret maritime risque d'être difficilement compétitif avec le transport routier. Par contre, s'il y a plusieurs rotations par jour, il devient très compétitif. Cela dépend de points particuliers. Ce sera intégré dans l'étude que l'on va faire sur : « Si demain, il y a une politique très forte pour limiter le trafic routier, vers quoi peut-il se reporter ? ».

Eugène CAUVIN – On a parlé de 18 000 à 40 000 camions. Le fret de mer a donc une importance énorme.

Julien CHASSAGNE – Puis, il est très pertinent sur certaines origines/destinations, notamment Barcelone/Gênes.

Anne GIOFFREDO – Au sein du Conseil général, on a réalisé une étude sur les autoroutes de la mer en Méditerranée. Elle montrait que sous réserve d'avoir des fréquences importantes, on pouvait fortement développer le fret maritime. Actuellement, en Méditerranée, l'équivalent de 200 000 poids-lourds est reporté sur les liaisons maritimes actuelles. Il pourrait y en avoir autant si on développait fortement certaines lignes dont Barcelone-Gênes qui est une ligne tout à fait pertinente.

Olivier MONTABERT – J'avais une autre question sur votre étude sur les zones de chalandise dans le secteur de Mougins sud. Est-ce que vous y intégrez ou pas une sortie d'autoroute ? Il me semble que non, mais je n'en suis pas sûr.

Julien CHASSAGNE – Là, on rentre vraiment dans des détails très précis. Si on pense aux sorties d'autoroutes, il faut que l'on travaille sur la congestion. C'est presque un modèle de circulation et il faut faire de la micro-modélisation. On n'est pas allé à ce niveau. On mène ce type d'études plutôt en phase APS, c'est-à-dire dans deux ans, quand on veut vraiment dimensionner les accès routiers à la gare. C'est très lourd et on ne l'a donc pas fait pour chacun des sites de gare. On a donc pris un temps moyen pour aller de l'autoroute à la gare, sans préciser s'il y a ou non un échangeur ni quelle est la saturation de ce dernier.

Rémi QUINTON – Je voulais revenir sur ce que disait Madame Jouve tout à l'heure sur le fait que l'on ne pouvait pas choisir le fuseau tant qu'on ne savait pas où était la gare. J'ai l'impression que c'est l'inverse. Dans tous les schémas, à chaque fois que l'on a un fuseau, on a les localisations de gares à un kilomètre près. On sait où elles sont à peu près localisées. Il faut que l'on choisisse le fuseau et une fois qu'on l'aura choisi, on localisera la gare à 100 mètres près.

Catherine JOUVE – Si vous m'autorisez à répondre, on a évoqué les accès routiers tout à l'heure. Dans les trois fuseaux, l'accès prioritaire est soit sur l'A8, soit sur la pénétrante. Si l'accès routier n'est pas possible sur l'un des fuseaux, comment fait-on ? Qu'est-ce qu'on va attendre ? Que les études avancent pour qu'enfin, RFF nous dise qu'il y a un accès facilité sur l'A8 ou sur la pénétrante. On n'a pas les éléments aujourd'hui pour se prononcer sur un fuseau, même si on sait à peu près où se trouve la gare.

Fabien PASTOUR – Les fuseaux sont larges. La position de la gare n'est pas arrêtée au niveau du fuseau. Dans chaque fuseau, on peut ensuite réfléchir à plusieurs positionnements de gare, pour prendre en compte sa connectivité avec des infrastructures autres.

Catherine JOUVE – Dans ce cas, prenons tous les fuseaux et donnez-nous toutes les possibilités d'accès voiries.

Fabien PASTOUR – La voirie était l'un des critères. Si cela ne vous dérange pas, je voudrais que l'on balaye tous les critères et ensuite, on prendra le temps de discuter complètement des fuseaux. Je vais vous présenter l'analyse multicritères environnementale.

2.2 PRESENTATION DE L'ANALYSE MULTICRITERES ENVIRONNEMENTALE

Fabien PASTOUR – On a pris en compte les objectifs par axe thématique :

- respecter les réservoirs de biodiversité ;
- respecter les continuités biologiques ;
- protéger les paysages et le patrimoine ;
- réduire les nuisances ;
- prendre en compte les risques naturels et technologiques ;
- protéger la ressource en eau ;
- économiser les ressources naturelles ;
- favoriser l'agriculture pérenne.

Ce sont des catégories d'objectifs : milieux naturels terrestres, milieux naturels aquatiques, zones nodales de milieux naturels, corridors écologiques, paysage et patrimoine (PP), zones sensibles urbaines, nuisances acoustiques, risques naturels et technologiques, ressources en eau, ressources naturelles et agriculture.

On va voir tout cela ensemble. Vous allez l'avoir dans le document que vous pourrez télécharger sur le site. On voulait vous l'envoyer, mais on l'a eu hier soir et il était donc un peu ridicule de vous l'envoyer hier soir à 22 heures. On va donc vous le présenter.

Par exemple, dans l'axe « Préserver la biodiversité », vous avez : respecter les réservoirs de biodiversité des différents milieux naturels, les indicateurs et les indicateurs élémentaires sur la surface d'espaces réglementaires répertoriés et jugés sensibles, sur les surfaces d'espaces remarquables majeurs, sur les surfaces d'habitat d'espèces endémiques protégées. C'est ce que l'on a considéré comme étant très difficilement envisageable à passer. Puis, vous avez les zones difficilement envisageables. Ce sont les espaces réglementaires et inventoriés moins sensibles, des surfaces d'espaces remarquables d'une importance mineure, les surfaces d'habitats d'espèces endémiques documentées.

On a documenté pour chacun des items. On l'a projeté sur le territoire. Prenons un fuseau au hasard et imaginons ici une zone de sensibilité pour une zone très difficilement envisageable ou difficilement envisageable. On va prendre un indicateur qui va prendre en compte la surface de cette zone traversée par le fuseau et qui va la rapporter à la largeur du fuseau moyen. Le but est d'avoir un indicateur en kilomètres que l'on puisse comparer, de fuseau à fuseau, sur ces critères, les longueurs de fuseau très difficilement envisageables et difficilement envisageables. L'intérêt est d'avoir cette notion de surface rapportée en longueur pour avoir des éléments comparables entre eux assez simplement. Puis, cet indicateur va être pondéré pour bien prendre en compte les modes de passage. Le facteur de pondération dépend du fait que l'on soit en viaduc, en tunnel, en zone indéterminée et dépend du site de l'indicateur.

Dans le cas d'un passage en surface ou d'un mode d'insertion indéterminé, ce qui veut dire que l'on peut être en souterrain ou en aérien, on prend un facteur de 1 et on ne le corrige pas. Par contre, quand on passe en tunnel, les sensibilités naturelles terrestres sont moins impactées, sauf s'il y a des émergences. Dans ce cas, on pondère donc à la baisse. Par contre, quand on passe en tunnel dans des zones karstiques, il faut pondérer à la hausse. Dans ce cas, on a un facteur de 2. Quand on passe en tunnel dans des zones de captage ou de masses d'eau, de la même façon, on a des facteurs qui corrigent les éléments à 2 ou à 1,5. En tunnel, les zones agricoles et les zones écologiques sont peu impactées, on est donc à 0,2.

On a projeté tout cela pour tous les indicateurs : le milieu naturel terrestre, le milieu naturel aquatique, le paysage, l'agriculture, etc. Je vous montre de manière générale tous les indicateurs, puis on va les regarder par paires. Il faut noter que l'échelle horizontale est donnée en kilomètres et qu'elle est variable en fonction des sensibilités. Dans certains cas, on va avoir des indicateurs qui sont au niveau de 3, 4, 5 kilomètres. Puis, pour d'autres éléments, on est plutôt à la centaine de mètres. On compare fuseau par fuseau. La première barre correspond au fuseau nord, puis au fuseau médian et au fuseau sud.

Sur la partie environnementale, on regarde les milieux naturels terrestres et les milieux naturels aquatiques traversés et on compare G1, G2, G3. On voit par exemple que pour le G1, on a une zone difficilement envisageable équivalente à quatre kilomètres, qui est parcourue. Le fuseau médian, le G2, est quant à lui autour des trois kilomètres. Le fuseau nord, le G3, présente une longueur certes plus courte, mais fait apparaître une zone très difficilement envisageable. Sur la partie aquatique, il n'y a aucune différence puisqu'on ne traverse aucun milieu naturel aquatique particulier dans ces trois fuseaux.

Pour les corridors écologiques, le fuseau nord, le G3, présente, sur 2,5 kilomètres, des éléments difficilement envisageables pour la sensibilité des corridors écologiques interceptés, alors que les fuseaux médian et sud ne sont pas du tout concernés par ce critère.

Pour les linéaires équivalents de zones nodales de milieux naturels traversés, les trois fuseaux sont à peu près équivalents. On est entre 11 et 13 kilomètres pour les trois fuseaux. Les trois fuseaux ne se différencient pas vraiment par rapport à ce critère parce qu'ils sont tous dans des zones difficilement envisageables. Il n'y a pas vraiment de zones très difficilement envisageables qui soient traversées.

Pour la partie relative au paysage, on voit que le fuseau nord, le G3, est concerné par des zones très difficilement envisageables et difficilement envisageables beaucoup plus nombreuses. Le fuseau nord est plutôt dans la zone d'Auribeau et il est donc plus concerné par le critère paysage et patrimoine que les autres fuseaux. Ceci dit, le fuseau médian et le fuseau sud sont très largement, pour la partie qui les concerne – l'indicateur fait un kilomètre pour ces deux fuseaux – dans du très difficilement envisageable. Le G1 a une très légère différence, avec quelques centaines de mètres difficilement envisageable. Sur ce critère, on peut faire une discrimination entre le fuseau nord et les deux fuseaux plus au sud, le fuseau médian et le fuseau sud qui est au sud de Mougins.

Concernant les zones agricoles sensibles traversées, ce critère est très sensible dans les autres départements. Chez nous, il a peu d'impacts puisqu'on va parler de distances de quelques centaines de mètres, alors qu'on parle plutôt de kilomètres dans les autres départements. Que ce soit le fuseau G3 ou le G1, on reste dans du difficilement envisageable. Sur ce critère, les trois fuseaux sont globalement équivalents.

Sur les zones urbaines sensibles traversées, on est entre 6 et 11 kilomètres entre les trois fuseaux. Les proportions de zones très difficilement envisageables sont plus importantes dans le fuseau G3.

Laurence GONTARD – Madame Simon et Monsieur Marie devant partir, est-il possible de leur demander leur intervention sur les fuseaux avant leur départ ?

Philippe MARIE – Non.

Fabien PASTOUR – Sur le critère des zones urbaines sensibles traversées, dans les Alpes-Maritimes, étant donné le linéaire de tunnel, on est peu impacté. Pour la partie nuisances acoustiques, on va traverser largement le département en tunnel. Le fuseau G3 présente une zone plus importante de très difficilement envisageable.

Jacques MOLINARI – On le voit très vite, ça.

Fabien PASTOUR – Pour les nuisances acoustiques, c'est le même problème.

Sur les risques naturels traversés, les trois fuseaux présentent des indicateurs équivalents dans la zone.

Il n'y a pas de risques technologiques traversés.

S'agissant des ressources en eau, on a des longueurs assez importantes, étant donné qu'on va être beaucoup en tunnel sur ce département. Quels que soient les fuseaux, les longueurs sont à peu près équivalentes, que ce soit difficilement ou très difficilement envisageable. Pour les zones sensibles et réserves naturelles traversées, les longueurs sont équivalentes sur le G2 et le G3. Le G1 est un peu meilleur, mais à quelques centaines de mètres près. Il y a donc peu de discrimination possible sur ce critère. J'en ai terminé sur les critères environnementaux.

Laurence GONTARD – Y a-t-il des questions ?

Luc GUEYDAN – Il faut les additionner.

Fabien PASTOUR – Volontairement, cette addition n'a pas été faite parce que cela voudrait dire que tous les critères ont exactement la même pondération et le même poids les uns par rapport aux autres. Prenons le Var par exemple. Si on dit que l'agriculture a le même poids que les autres critères, je suis désolé, cela ne va pas bien passer. Le parti-pris qui a été choisi est de ne pas les pondérer les uns par rapport aux autres et de dire que tous les critères avaient la même importance. L'addition n'a pas été faite, mais on peut les examiner les uns après les autres pour voir ceux qui peuvent être discriminants. Sur les Alpes-Maritimes, il y a assez peu de critères qui discriminent un fuseau par rapport à un autre.

Luc GUEYDAN – Dès l'instant que l'on se dote d'une méthode, on la poursuit jusqu'au bout. Je suis désolé. Si vous faites 36 grilles multicritères très intéressantes, bien qu'il faudrait rediscuter à la marge sur certaines d'entre elles, il faut poursuivre la méthode jusqu'au bout. Il faut que cela aide à une décision. Je ne vois pas l'intérêt de nous servir cela s'il n'y a pas une conclusion. Il faut prendre ses responsabilités quand on choisit une méthode d'analyse. Il faut la pousser jusqu'au bout.

Robert HENAFF – C'est un outil d'aide à la décision et vous nous privez de la conclusion. C'est à nous de la faire alors. On peut la faire.

Fabien PASTOUR – La conclusion dépend des départements. Notre tableau global de synthèse avec tous les indicateurs permet de prendre les indicateurs, thématique par thématique, dans le sens que vous voulez.

Eugène CAUVIN - Vous pouvez donner vos avis de techniciens. Vous êtes des hommes de l'art dans ce domaine. Vous pouvez nous donner vos conclusions.

Fabien PASTOUR – La conclusion qui est de mon analyse et qui a été faite sur les Alpes-Maritimes, c'est que vu la longueur et le tracé en tunnel, ces indicateurs ne permettent pas de discriminer un fuseau par rapport à un autre. C'est une particularité des Alpes-Maritimes dans ce secteur.

Jacques BIOLAY – Par rapport à l'impact sur l'environnement, entre les trois tracés, vous notez un impact très différent entre le tracé nord et les deux autres. Je ne sais pas où vous avez vos sources en matière d'espaces naturels, de trames vertes, de corridors écologiques et de zones nodales, sachant qu'au niveau régional, les études ne sont pas abouties et qu'au niveau local, en ce moment, les SCOT sont en train d'y travailler. On est donc à peine au début de ces études. Il me semble que les trames vertes prévues au projet de PADD sont impactées par les trois fuseaux à peu près de la même manière. J'ai donc été un peu surpris de ce résultat.

Fabien PASTOUR – Les zones de sensibilités que l'on a prises en compte, ce sont toutes celles que l'on a pu inventorier à ce jour, tout ce que l'on a pu retrouver qui existait. C'est une première chose. RFF travaille sur les trames bleues et les trames vertes avec la DREAL. On est donc au fait des derniers travaux sur le sujet. Tous les états de sensibilités vous avaient été diffusés. Toutes

les connaissances des enjeux ont été inventoriées et présentées. C'est à partir de ces éléments que nous avons pu travailler sur ces indicateurs. Il y a aussi d'autres choses qui ont été mises à jour au fur et à mesure et qui conduisent à cela. Si vous pensez que certains éléments n'ont pas été pris en compte, il serait sans doute utile de nous les transmettre pour qu'on les intègre dans nos études.

Rémi QUINTON – Sans me positionner sur l'un des trois fuseaux, je voulais dire l'intérêt que l'on a à ce qu'aucun des fuseaux ne soit une catastrophe écologique, urbaine ou autre. On va ainsi pouvoir se positionner sur le meilleur emplacement possible de la gare.

Laurence GONTARD – Pas d'autres questions sur l'analyse multicritères ?

Olivier MONTABERT – J'ai une question. Je pense que la question du coût est un critère important à prendre en compte, surtout dans l'environnement financier actuel. Comme j'avais pu le faire remarquer lors d'une précédente réunion dans un autre groupe de travail, on a l'impression que certains fuseaux permettent d'avoir des coûts beaucoup plus faibles car ils permettront de faire passer le train en surface plutôt que dans un tunnel qui présente des coûts très importants. Finalement, suite à cette remarque, vous n'avez pas fait plus d'analyses.

Fabien PASTOUR – Effectivement, Monsieur Montabert, dans le groupe de Sophia-Antipolis, auquel il participe activement, avait relevé, dans certains fuseaux, des possibilités de passer en surface qui permettraient éventuellement de gagner des longueurs de tunnels. Dans les fiches G1, G2, G3 sur les trois fuseaux, les longueurs moyennes de tunnels sont à peu près équivalentes, entre 20 et 22 kilomètres. Il a été noté par exemple que dans le fuseau sud, si on se collait le plus au sud du fuseau, on pouvait, dans la partie ouest, se jumeler à l'autoroute A8, dans une zone qui est notée indéterminée. J'étais assez surpris. Quand on a présenté les fuseaux de cette zone, j'avais dit que j'avais demandé des renseignements complémentaires sur cette zone pour savoir pourquoi elle était en indéterminé. Si on regarde la carte IGN en 3D qui est ici, on voit vite apparaître que dans cette zone, il existe une zone minière et qu'il y a des problèmes de sous-sol. Je m'étonne que le bureau d'études, que ce soit environnemental ou technique, ait prévu un tracé dans cette zone. J'avais demandé à Inexia d'y réfléchir. C'est vrai qu'on pouvait imaginer passer en surface dans cette zone, mais à mon avis, l'insertion est assez compliquée. Je ne sais pas si tu peux me le confirmer.

Joël CONSTANS – Oui, absolument. On a identifié la zone des mines. Techniquement, on peut traverser les mines, mais ce n'est pas forcément le plus facile. Cette zone est identifiée et on a fait une petite note en ce sens. Ce n'est pas un point bloquant d'un point de vue technique. On sait traverser des zones minières. Toutes les archives sont à la DREAL. On a des données. Puisqu'on est dans une phase d'études préliminaires très amont sur ce projet, dans le cadre de cette progressivité, toutes les éditions de données sont faites. On sait à peu près identifier le positionnement des galeries, des lignes et des techniques pour traverser.

Olivier MONTABERT – C'est un point intéressant.

Fabien PASTOUR – Même si des zones avaient été identifiées comme possibles passages en surface, il y a quand même des contraintes techniques importantes. J'avais un bémol sur ce point. Puis, il y a des zones de couplage avec l'autoroute A8 qui peuvent être imaginées un peu plus loin, si c'est envisageable.

Olivier MONTABERT – Concernant les mines, juste pour savoir à titre personnel, il y aurait des espaces avec des cavités à côté de l'autoroute. En longeant l'autoroute, je n'ai pas vu spécialement de mines.

Fabien PASTOUR – Les galeries n'affleurent pas au niveau de l'autoroute. Elles sont souterraines. Elles ne sont plus exploitées depuis longtemps.

Olivier MONTABERT – Oui, c'était ma question. Juste à côté de l'autoroute, à dix mètres de l'autoroute, il y aurait des cavités importantes qui poseraient problème.

Joël CONSTANS – Dans la zone qui longerait l'autoroute, à l'ouest, il y a effectivement une zone où il y a des mines et des secteurs assez compliqués qui ont été notés en indéterminé. En termes de génie civil, pour implanter des ouvrages, que ce soit en aérien ou en souterrain, c'est à prendre en compte et ce n'est pas simple. En aérien, on gagnera certainement de l'argent, mais pas énormément parce qu'il y a des complications liées au sous-sol qui pourrait bouger avec l'infrastructure.

Olivier MONTABERT – C'est la présence de cavités en fait.

Joël CONSTANS – Ce que vous appelez cavités, ce sont les galeries de mines souterraines. Ce ne sont pas des cavités naturelles.

Robert HENAFF – Je ferai un petit préalable avant de participer au tour de table où on ne va pas déboucher sur grand-chose. Je reviens sur les propos qui ont été tenus tout à l'heure à Jacques Molinari. Je ne pense pas que ce soit la solution pour RFF de faire la réponse systématique qui a déjà été faite et qui est refaite à chaque fois parce qu'il repose à chaque fois la même question sur un profil qu'il connaît assez bien et que vous n'avez pas pu étudier – je vous défends – parce qu'il ne fait pas partie des données de base du COPIL. Ceci dit, aujourd'hui, il ressort bien de la concertation qu'on va aller vers un arbitrage de ce genre de questions, s'il n'y a pas de réponse de RFF. Donc, on perd du temps. Au lieu de déboucher sur des fuseaux à la fin du mois de décembre, on débouchera fin mars ou fin avril. Ce n'est pas une avance. On a voulu *a priori* éliminer un petit tronçon de fuseau – il n'est pas grand, il ne fait pas dix kilomètres – qui a le mérite de permettre la liaison avec la voie existante. Sinon, entre Les Arcs et la sortie de Nice, il n'y a aucune connexion avec la voie existante dans votre projet, ce qui n'est pas très logique.

Fabien PASTOUR – Monsieur Hénaff, vous participez au groupe depuis le groupe précédent. On a présenté, dans les premiers groupes, ce qui avait été vu comme les scénarios parallèles. Dans le groupe précédent, on a complété cela par des éléments que demandait Monsieur Molinari.

Robert HENAFF – Il pose aussi cette question dans d'autres groupes.

Fabien PASTOUR – Certes. On a donc répondu à Monsieur Molinari sur les éléments qu'il avait présentés. On est allé plus loin que ce qui avait été présenté aux financeurs. On a répondu aux questions qu'avait posées Monsieur Molinari, mais la réponse ne lui convient pas. Vous notez une zone de connexion du côté des Arcs et une zone à Nice. Il y a aussi la possibilité de faire la bifurcation vers Cannes qui pourrait permettre de faire une zone de connexion. Puis, comme il avait été noté dans ce groupe l'intérêt de plusieurs personnes pour la connexion *via* Cannes-Grasse, on est aussi en train d'étudier la possibilité de faire cette connexion ferroviaire *via* Cannes-Grasse.

Je tiens à dire aussi qu'on a répondu à Monsieur Molinari en groupe de travail et parce qu'il est tenace et qu'il nous pose souvent ces questions, on est en train de préparer des éléments pour lui faire un complément de réponse. Ce n'est pas parce qu'on n'y répond pas aujourd'hui, puisqu'on a déjà largement débattu de ce sujet, que l'on ne va pas synthétiser les réponses et lui fournir des éléments pour qu'il ait tout cela en main.

Jacques MOLINARI – Si vous me permettez, pour les personnes qui sont là, dans les études préliminaires, vous avez donné une coupe de la gare Ouest Alpes-Maritimes. Vous l'avez posée allègrement à moins de 40 mètres au-dessous du niveau du plan de voie de Cannes-Grasse. Pour franchir un dénivelé de 40 mètres, faites le compte et voyez combien de kilomètres il faut parcourir, avec une rampe modérée... Comme vous devez les parcourir dans un sens et dans l'autre, je vous demande d'imaginer la gueule que cela peut avoir dans les paysages entre Cannes et Grasse. Cessez de dire que l'on raccordera les deux lignes. Faites un petit schéma. Ce n'est pas une tâche facile.

Fabien PASTOUR – Monsieur Molinari, je ne dis pas que l'on raccordera ; je dis que l'on va étudier le raccordement. C'est la première chose. Puis, les éléments que vous avez, Monsieur

Molinari, datent parce ce que ce sont ceux des dossiers. On est en train de travailler, on évolue. Effectivement, dans les dossiers, on disait qu'il était difficile de raccorder Cannes-Grasse à la ligne nouvelle parce que comme vous l'avez noté, il y a des dénivelés importants, ce qui rend la chose compliquée. Maintenant, on a repris nos études, on avance. La gare peut être semi-enterrée ou enterrée. Il y a donc des latitudes qui n'existaient pas à l'époque et que l'on peut étudier. Puis, comme on est beaucoup sous terre, il y a quand même des possibilités de passer sans tout détruire et d'insérer cela. Je n'ai pas dit que cela allait se faire comme cela. J'ai dit que l'on étudiait pour le faire parce que la demande était forte et qu'elle avait été exprimée dans plusieurs groupes de travail. J'ai dit que l'on se devait de l'étudier, soit pour montrer que c'était faisable, comment et à quel coût, soit que ce n'était pas faisable du tout.

3 SYNTHÈSE DES AVIS DU GROUPE SUR LES FUSEAUX POUR PRÉSENTATION AU CÔTÉ

3.1 TOUR DE TABLE

Laurence GONTARD – Je donne la parole à Monsieur Daufes.

Eric DAUFES – Même si de temps en temps, les réponses sont formalisées et ne plaisent pas à certains, depuis deux réunions, on entend toujours les mêmes questions. Je pense qu'à un moment donné, il faut que la sagesse revienne.

Après avoir étudié tous les éléments et après avoir écouté tout le monde, moi, je suis partisan du trajet sud Mougins, mais je laisse le soin à Monsieur Molinari, qui est plus fort que moi sur le plan technique, d'apporter ses compétences. Moi, je vois cela en termes d'organisation, en termes de chalandise et en termes pratique. J'insiste tout particulièrement sur ce que j'ai vécu ou sur ce que je vis sur Avignon ou sur Valence. C'est de penser au moins à faire des structures d'accueil. Je ne suis pas allé plus loin que la dernière fois, je n'ai pas parlé du ticket de train, mais il faut penser aussi à ce que la tarification ou le mode d'accueil sur ces parkings soit acceptable par le consommateur. Je trouve que vous avez fait du très bon travail.

Luc GUEYDAN – Le fuseau sud – on l'a dit la dernière fois et on l'a redit aussi partiellement ici – pose un certain nombre de problèmes liés à la topographie d'une part, liés à l'étroitesse des espaces vis-à-vis de l'A8 d'autre part. Moi, je travaille sur ces secteurs pour faire du renouvellement urbain depuis maintenant cinq ou six ans et je les connais bien. J'ai beaucoup de mal à imaginer que l'on puisse insérer cela au sud Mougins, c'est-à-dire au nord-est de Cannes. Ce n'est pas un secteur qui se prête facilement à ce type d'implantations. Le raccordement aux infrastructures existantes, qu'elles soient routières ou TCSP à venir, ne sera jamais satisfaisant. Ce sera toujours trop contraint à mon sens, au-delà des autres critères d'implantation de gare qui ont été évoqués dans l'exposé tout à l'heure. Sur le tracé nord, je n'ai pas trop d'états d'âme. Par contre, je connais bien le tracé sud et à mon sens, il est impossible, pour la partie Cannes-Grasse que je connais.

Laurence GONTARD – Entre le médian et le nord...

Luc GUEYDAN - Puisqu'on nous force à choisir, on va choisir. Le tracé médian a au moins l'avantage objectif de croiser la pénétrante Cannes-Grasse et de croiser, à peu près au même endroit, la ligne SNCF Cannes-Grasse. C'est un plus que n'ont pas les deux autres fuseaux. Dans une problématique de multimodalité, d'accès, de report, etc. c'est un plus assez sérieux. De ce point de vue, il est clair que le tracé médian est sans doute un peu moins mauvais.

Christine CESARI-GEIGER – Comme je l'avais dit lors des dernières réunions, l'Agence étant un outil mutualisé des collectivités publiques, notre position est bien sûr celle de nos membres qui sont divers et variés. On ne se prononce pas aujourd'hui, mais on travaille sur ce qui nous est

demandé. On avait beaucoup travaillé avec les collectivités, fait des études et des propositions, dans le cas de la proposition qui était celle de l'époque, lors du débat public il y a cinq ans, c'est-à-dire une desserte de Cannes et une desserte de Nice. Maintenant, les positions ont évolué, pour des raisons tout à fait compréhensibles, notamment la contrainte budgétaire. Je voudrais simplement attirer votre attention sur le fait que quel que soit le choix qui sera fait sur l'ouest des Alpes-Maritimes, il faut qu'il permette la faisabilité de la LGV, il faut qu'on soit sûr de son bon fonctionnement en termes d'accessibilité et il faut que l'on regarde l'impact sur l'urbanisation et sur l'aménagement de ce territoire qui, comme vous le savez, est particulièrement sensible.

Rémi QUINTON – Si je devais prendre position sur l'un des fuseaux, je ne choisirai pas le nord. Je pense que dans les deux cas du fuseau sud ou médian, la position de la gare est intéressante. Comme mon voisin, je dirais toutefois que la gare serait difficile à insérer dans le fuseau sud. Maintenant, est-ce que vous prenez bien en compte que la gare est complètement souterraine ? Ensuite, comme Monsieur Montabert, je dirais que le fait que le fuseau sud soit jumelé à l'autoroute me paraît être un élément important. Je ne sais pas si les fuseaux sont mixables entre eux, si le fuseau sud pourrait rejoindre la gare médiane. Les scénarios étaient combinables entre eux. Est-ce que les fuseaux sont éventuellement mixables ? Je ne vois pas tellement de contraintes géométriques qui font que l'on ne pourrait pas courber le début de ce tracé.

Laurence GONTARD – On le note.

Rémi QUINTON – En dernier point, je voudrais revenir sur la virgule de Cannes. Je sais que beaucoup de gens auraient voulu, dans cette concertation, que la gare soit à Cannes pour tous les TGV. Comme l'a dit ma voisine, budgétairement, cela pourrait paraître compliqué. Je pense quand même qu'on ne doit pas oublier que le raccordement de Cannes reste un élément de la concertation. Avec ce raccordement de Cannes, on peut peut-être avoir tous les effets bénéfiques de tous les scénarios. On aurait à la fois un accès routier, un accès TER à Ouest Alpes-Maritimes, mais également une desserte performante de Cannes et d'Antibes. Il a souvent été dit que ce raccordement n'était pas efficace, mais il faut quand même gagner 20 à 25 minutes aux gares de Cannes et d'Antibes par rapport à une option où les TGV sortiraient à Est Var. Je pense que ce gain de 20 à 25 minutes sur les gares de Cannes, d'Antibes et de Cagnes-sur-Mer réduirait le rôle d'aspirateur à voitures que certains craignent pour la gare Ouest 06. Cela réduirait le besoin de parkings, etc. Cela permettrait que toute la population qui vit sur le littoral et qui est nombreuse ait accès au TGV de façon performante, dans des gares où elle peut se rendre à pied. A l'Ouest 06, j'espère qu'il y aura une bonne desserte en transports en commun et une desserte en TER, mais la desserte à pied y sera sûrement plus difficile qu'à Cannes ou à Antibes.

Olivier MONTABERT – Je souhaiterais faire une petite remarque par rapport à ce qui a été dit précédemment concernant l'accès routier. Certes, si la gare se trouve à Mougins nord, il y a la pénétrante, mais il ne faut surtout pas oublier l'accès à la pénétrante. Cela signifierait que les gens qui empruntent aujourd'hui principalement l'autoroute, d'après le schéma qui nous a été présenté et qui viennent de l'est et de l'ouest, voire d'Antibes, emprunteraient des axes qui sont déjà saturés. Aux heures de pointe, ce que l'on étudie ici renforcerait vraiment les problèmes qui existent aujourd'hui, alors que si l'on milite pour une nouvelle sortie d'autoroute, cela améliorerait beaucoup de points par rapport à la situation actuelle.

Jacqueline MATCHMAZ – Je réserve ma réponse, tant que l'on n'a pas résultats des études promises, que ce soient celles demandées par Madame Jouve ou celles demandées par Monsieur Molinari.

Jacques BIOLAY – Je prendrai une position *a priori*. *A priori*, je pense que le fuseau médian est le plus logique, sous réserve – les réserves sont importantes – que les problèmes d'implantation soient réglés, que les coûts de la gare soient chiffrés, évalués sérieusement et sous réserve des aménagements autour de cette gare, notamment des accès routiers.

Catherine JOUVE – Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, je ne prendrai pas position, que ce soit pour les élus du Pôle Azur Provence ou pour les élus du SCOT Ouest. On a une réunion prochainement, avant le Comité territorial, ce qui permettra d'avoir une position au moment du Comité territorial *a priori*. Notre réunion ayant lieu le 2 décembre – d'ailleurs vous êtes invités pour répondre à certaines questions – j'espère l'on pourra répondre à certaines demandes, sachant que de mercredi à aujourd'hui, vous n'avez pas forcément eu le temps.

Maintenant, je voudrais juste préciser que cela a un impact en termes de fonctionnement de territoire. Les élus du SCOT Ouest se sont déjà positionnés sur un projet de territoire et aujourd'hui, votre projet n'y répond pas. Il y a un projet qui arrive, on a souhaité anticiper la LGV en favorisant la gare sur Cannes centre parce qu'il y a vraie logique de fonctionnement et d'organisation des transports collectifs. Si ce scénario n'est pas retenu et que le SCOT n'est pas approuvé, on organise justement ces réunions avec nos élus pour que ce soit redéfini et réfléchi à nouveau. Les élus sont évidemment favorables à une desserte en LGV. Ce n'est pas parce qu'il y a des discussions sur l'implantation de la gare qu'il y a une volonté de ne pas faire ce projet.

Raphaël FLATOT – Je n'ai rien à rajouter par rapport à ce que vous a dit Catherine Jouve.

Alain ROLLAND – Je ne peux évidemment pas prendre position officiellement pour le département parce que le département n'a pas délibéré sur ces tracés. J'exprimerai donc une opinion personnelle qui risque peut-être d'être contredite un jour. Je pense qu'il vaut mieux que la gare soit le plus au sud possible. Il faut prendre si possible le scénario sud Mougins, mais s'il était techniquement trop difficile, il faudrait s'orienter vers le scénario intermédiaire. Parallèlement, d'après l'avis que j'ai eu de notre propre service de l'environnement, côté ouest de Cannes-Grasse, il vaudrait mieux avoir un tracé le plus au sud possible et au contraire, côté est de Cannes-Grasse, avoir un tracé le plus au nord possible, principalement pour éviter tous les parcs départementaux, etc. L'idée serait peut-être de mettre la gare au centre et de tordre le tracé pour avoir un tracé le plus au sud possible d'un côté et le plus au nord possible de l'autre. Je ne sais pas si c'est faisable bien entendu, mais c'est un peu la façon dont je verrais personnellement les choses.

Claude SEVERAN – Moi, je suis pour le nord de Mougins. Pourquoi ? Parce que premièrement, on ne touche pas le site du Tanneron. On passe en tunnel. C'est primordial. Par contre, je vous demande quelque chose, en tant que conseiller municipal, parce que depuis trois ans, c'est en train d'exploser. La zone qui part de Mougins et qui va jusqu'à Grasse va exploser. Les logements vont se toucher les uns contre les autres. Si vous faites la gare, comme je pense qu'elle se fera, sur la ligne de Grasse-Cannes, il faudrait arriver à geler les terrains. Les maires vont accorder les permis et on va ensuite dire aux gens qu'on va faire sauter leur villa. Depuis que je suis élu, en trois ans, à La Roquette, on est passé de 3 800 à 5 000 habitants. On avait deux écoles, on a été obligé d'en faire deux de plus. La Roquette n'est pas la seule commune dans ce cas. Auribeau et Pégomas sont aussi en train d'y passer. Dans 20 ans, quand on va faire le TGV, entre Mougins et Grasse, ce sera un boulevard, il n'y aura plus de terrain. Je suis d'accord pour que l'on prenne déjà une position, pour que l'on dise qu'on va faire la gare à tel endroit, de façon à geler les terrains et que l'on n'en parle plus. Sinon, demain et après-demain, on sera encore là. Moi, je vous le dis : je suis pour Mougins nord.

Laurence GONTARD – Merci. C'est noté

Fanny CARTROUX – Je réserve ma réponse, je n'ai pas d'éléments particuliers à apporter.

Nathalie CAMPANA – Pour Mandelieu, on ne prendra pas position. Aujourd'hui, il semble difficile de se prononcer sur un fuseau. On laissera la discussion s'instaurer au sein du SCOT sur ce débat, notamment parce que les élus sont en pleine définition de leur projet de territoire et qu'il faut le voir à l'échelle de notre territoire et non pas commune par commune.

Olivier MONTABERT – Pour ma part, je pourrai donner un avis personnel. Comme je l'ai déjà dit précédemment, je pense qu'il est certes difficile de se projeter dans 20 ans, mais au jour

d'aujourd'hui, le pire scénario serait certainement Mougins nord parce que les infrastructures et les transports en commun ne s'y prêtent pas du tout. De par mon expérience personnelle en termes de transport en commun, je dirais que même à l'avenir, la configuration ne s'y prêtera jamais. Reste le choix entre Grasse et Mougins sud. La virgule de Cannes n'est pas très claire. Est-elle finalement encore en discussion ou pas ? S'il n'y avait pas de desserte de Cannes, placer la gare à Grasse serait certainement une mauvaise décision parce que cela voudrait dire que tous les gens du littoral seraient obligés de monter jusqu'à Grasse pour prendre le train. Au niveau de la zone de chalandise, s'il y a la virgule, le mieux, ce serait Grasse. Par contre, pour tous les autres aspects, je pense que le mieux, ce serait Mougins sud.

Luc TOURNAIRE – Je ne suis pas habilité à donner une position de la Chambre de Commerce et d'Industrie qui n'a pas délibéré sur les trois tracés. Je rappelle simplement que la Chambre de Commerce et d'Industrie considère qu'on a vraiment besoin de la LGV et d'une gare à l'ouest. Ensuite, en tant qu'industriel, je vais avoir un avis contraire de mon collègue de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Je pense que du fait de la concurrence, il faut éliminer Mougins sud. Si on regarde l'évolution de notre territoire sur les 20 dernières années, le développement de l'habitat et de l'activité se fait dans le moyen pays. Aujourd'hui, je pense que si l'on raisonne à l'horizon 2040-2100, il nous faut une gare le plus au nord possible.

Robert HENAFF – Il est bien évident que je ne vais pas non plus prendre partie. Mes mandants s'arracheraient les cheveux. Je ferai deux réflexions. Je pense que plus on s'éloignera de Cannes, plus on aura de problèmes et moins on aura de clients. On a rencontré Monsieur Brochand il n'y a pas très longtemps. Il ne sait pas forcément sur quel pied danser, il ne se prononce pas, vous le savez très bien. Il se prononce, mais non pas encore d'une manière très officielle ni très claire. Vous ne savez pas non plus encore bien lui répondre sur ces notions de virgule qui ont énormément d'importance. Si on veut décrocher des deux côtés, ce qui ne paraît pas possible pour l'instant, l'emplacement de la gare intérieure a déjà beaucoup moins d'importance. Dans ce cas, c'est à vous de trouver ces critères de fonctionnalité un peu plus complets que ceux qui sont là. Ce sont l'accès routier, la place des parkings et les approches en transport en commun, etc. qui définiront.

La gare positionnée au centre apparaît celle qui est la plus facile. Celle du sud sera certainement très compliquée et celle du nord aussi. Ce n'est pas une position. Pour ce qui est d'ouvrir une bretelle, je rappelle qu'à l'heure actuelle, la réglementation européenne vous obligera à en fermer une. On peut très bien fermer Biot et ouvrir deux kilomètres plus loin, pourquoi pas, mais je crois que c'est ingérable. Il ne faut donc pas y penser. La logique reste une gare très importante à Cannes centre car c'est là que sont les clients et les flux les plus importants. Vous avez raison, le développement de l'arrière-pays est certainement le développement de l'avenir, mais il faut une gare à Cannes centre. Comment ressortir de Cannes du côté est pour regagner la voie TGV si elle est très haute ? C'est quasiment impossible. Ce n'est pas chiffré en tout cas.

Luc GUEYDAN – Quand j'indique une préférence technique pour le scénario médian, c'est bien évidemment sous réserve que le débat du SCOT ait lieu. Cela va de soi. On se sent syndiqué à 100 % et on agira comme tel avec les équipes du SCOT, de sorte d'arriver à une position commune et consensuelle. Il faut que ce soit très clair.

Jacques MOLINARI – Je vois revenir des vieux démons au sujet de l'aménagement du moyen pays et RFF les reprend à son compte. Ceci dit, vous connaissez notre position. Je voudrais redire ici que ces décisions ne doivent pas être prises par référendum. Il ne s'agit pas de voter pour un projet plutôt qu'un autre. Moi, je pense qu'il faut réfléchir. A mon avis, RFF n'a pas suffisamment approfondi la réflexion ou du moins, aurait dû, avant de se lancer dans des décisions quant aux scénarios, entamer la concertation. Vous nous avez fait attendre des mois et des mois pour amorcer la concertation. Maintenant, vous êtes pris de court. Vous vous rendez compte que des tas de propositions qui ne vont pas dans le sens que vous avez retenu se forment, se précisent, se

confortent. A notre avis, la décision sera prise à un plus haut niveau que celui des COTER et même des COPIL.

Robert CAILLOL – D'après ce que vous avez présenté, les tracés sont sensiblement identiques. Il n'y aurait pas à choisir un tracé par rapport à un autre. Par contre, je pense que pour rassembler le plus de population possible, Cannes rassemble tout le littoral et que pour le moyen pays, le scénario médian, c'est-à-dire celui de nord Mougins, rassemble plus de monde, notamment avec l'accessibilité par la pénétrante. Je pencherais plutôt pour nord Mougins.

Je voudrais poser une autre question. On dit que c'est fait en tunnel pratiquement tout le long. Vous avez parlé, à d'autres réunions, de respiration des tunnels. Si on est obligé de sortir pour passer en surface, est-ce naturel ou faut-il faire des respirations artificielles ? Peut-on passer sans arrêt à 270 ou 300 dans des tunnels de 30 kilomètres de long ?

J'ai une autre question sur la sécurité. A Marseille Saint-Charles, le tunnel Zidane fait un certain nombre de choses et il y a toujours deux diesels qui sont appelés à porter secours si le TGV venait à s'arrêter, alors que le tunnel est beaucoup moins long. Ne parlons pas de catastrophe, mais parlons simplement de panne prolongée, de manque de courant pour une raison quelconque. Du fait qu'il n'y ait pas trop de raccordements, à part Nice Saint-Augustin, s'il n'y en a pas à Saint-Raphaël, qu'est-il prévu pour atteindre le milieu des tunnels ? C'est tout ce que j'avais à dire.

Fabien PASTOUR – Je réponds. Ce que l'on appelle des respirations, ce sont des moments où le train peut passer à l'air libre, que ce soit en tranchée couverte, en remblai ou en aérien. Ces respirations ne sont pas liées à des facteurs techniques de tunnels où il faut avoir de l'air libre de temps en temps. Quand on est en tunnel monotube, il y a des remontées régulières pour la sécurité. Quand on est en tunnel avec deux tubes, avec un tube par sens, un tube sert de secours à l'autre et les gens passent de l'un à l'autre en cas de besoin s'il y a un incident sur un train, un feu ou autre. Il y a des rameaux entre les différents tubes, pour la sécurité. Les respirations répondent vraiment au besoin d'avoir des passages en surface pour réduire le coût du projet parce qu'il y a un facteur 4 ou 5 entre la surface et le tunnel.

Des zones ont donc été identifiées comme des passages en surface. Il n'y en a pas beaucoup dans les Alpes-Maritimes, vous l'avez noté. Puis, il y a des zones indéterminées dans lesquelles on souhaiterait avoir des passages en surface pour multiplier les zones d'attaque des tunnels. Quand on a des zones où on peut avoir des tunnels les uns après les autres, on peut les attaquer les uns après les autres avec des tunneliers et ainsi accélérer le chantier, raccourcir sa durée et baisser son coût. Quand vous avez des tunnels très longs à creuser, vous les attaquez soit avec deux attaques, soit éventuellement avec un puits intermédiaire qui coûte très cher. Cela prend beaucoup de temps, le projet s'étale dans le temps et les coûts sont augmentés tous les ans légèrement par l'inflation, ce qui fait que le coût du projet augmente. Si on peut avoir un certain nombre d'attaques de tunnels par des respirations, on peut raccourcir la durée de réalisation du projet et optimiser la gestion de l'inflation des coûts du projet. C'est pour cela qu'il y a des zones indéterminées qui sont plutôt dans les espaces non urbanisés et dans lesquelles on pourrait penser passer en viaduc-tunnel ou en tranchée-tunnel.

Robert CAILLOL – Pour ce qui est des secours en cas de problème ? Si un TGV est immobilisé par manque de courant, il y a des diesels. ?

Fabien PASTOUR – Dans le dispositif d'exploitation, des dispositifs de sécurité sont prévus pour secourir les trains qui sont plantés dans un tunnel par manque de courant ou autre. Il y a des diesels qui sont répartis un peu partout sur le réseau. L'étude d'exploitation va être menée, avec l'exploitation des circulations et l'exploitation technique. L'exploitation technique, ce sont toutes les circulations qu'il peut y avoir autour des circulations voyageurs, pour les permettre, les faciliter et les gérer aussi en cas d'incident. Cela nous conduira peut-être aussi à positionner, à certains endroits de la ligne nouvelle ou du système ferroviaire global, des zones de stockage des machines pour aller secourir les trains. On pourra, dans le cours du projet, trouver une nouvelle

zone où en mettre. A Marseille, cela a été fait au moment de la LGV Méditerranée. On a rajouté des motrices diésels pour pouvoir aller secourir les trains dans les tunnels.

Claude SEVERAN – J'ai une question. Du point de vue de la sécurité, même si les tunnels sont assez longs, la sécurité est-elle la même que pour la première ligne TGV que l'on a faite ? Dans les tunnels, est-ce qu'on impose une route et un accès aux ambulances tous les dix kilomètres ? Il ne faut pas oublier que le TGV déboûle à 320 kms/heure. Quand il cartonne, ça fait mal !

Joël CONSTANS – Si vous parlez de la première ligne TGV, je pense que c'est Paris-Lyon.

Claude SEVERAN – Oui. Il y avait une route tout le long, avec un grillage.

Joël CONSTANS – De mémoire, il n'y a pas de tunnel.

Claude SEVERAN – Non, mais il y a une route.

Joël CONSTANS – Effectivement, les accès sont conservés régulièrement, soit pour la maintenance, soit pour la sécurité en cas d'incident, voire d'accident malheureusement.

Claude SEVERAN – C'était grillagé tout le long.

Joël CONSTANS – Oui, c'est grillagé tout le long et sans passage à niveau, donc avec des franchissements que l'on appelle en PRA ou PRO, en pont-rail ou en pont-route. On passe dessus ou dessous. Il n'y a pas de passage à niveau et il y a des clôtures tout le long.

Claude SEVERAN – Dans les tunnels, il ne faut donc pas de sécurité spéciale.

Joël CONSTANS – La sécurité des tunnels est régalienne et elle est légiférée. Ce n'est ni la maîtrise d'ouvrage ni les bureaux d'études techniques qui la définissent. Elle évolue en permanence. Les tunnels deviennent de plus en plus longs : le tunnel sous la Manche, les grands tunnels italiens qui remontent vers le nord, l'Erzberg et le Gothard. Pour des tunnels qui ont des longueurs supérieures à vingt kilomètres, il y a des commissions de sécurité *ad hoc* et des mesures spécifiques à ces ouvrages. Ils sont regardés avec un œil beaucoup plus pointu par l'ensemble des services de sécurité, que ce soient les pompiers, les Etats ou les gens qui sont amenés à intervenir. C'est donc un point qui est regardé avec une grande attention. Comme je le dis souvent, on est dans une phase d'étude préliminaire. Vous parlez souvent de tracé, mais pour nous, on est sur un fuseau. Notre travail d'expert est de savoir si on peut inscrire une infrastructure dans ce fuseau qui fait plus ou moins mille mètres. Il n'est pas exclu que dans les Alpes-Maritimes, on ait un ouvrage qui dépasse peut-être vingt kilomètres, mais on sait réaliser ce genre d'ouvrage. Ce n'est pas sûr aujourd'hui dans le fuseau.

Eugène CAUVIN – Moi, je donne mon avis à titre particulier parce que je fais partie d'une association, mais on n'en a pas discuté. Je donne donc mon avis individuel. Je tiens compte de ce que j'ai déjà entendu, à savoir que le relief du tracé sud est assez difficile, permettant une faisabilité qui peut se discuter. Je considère que le tracé sud de Grasse est un peu éloigné de la ville de Cannes. Par conséquent, compte tenu de la proximité de la pénétrante et compte tenu de la zone de chalandise, avec Sophia-Antipolis, Grasse et La Roquette, il me semble qu'un centre de gravité s'approche de la zone médiane. C'est la raison pour laquelle je prendrais le tracé médian. Je ne sais pas si mon intérêt, c'est que ce tracé soit là, mais j'habite à 500 mètres de cette zone. Il y a un deuxième point important pour la faisabilité du chantier, à savoir que cette zone où vous implanteriez théoriquement cette gare, est relativement aisée au niveau du travail. Je pense que le chantier ne devrait pas tellement perturber la circulation de la zone. J'ajoute que je prends cette option, dans l'hypothèse que des rapports soient pris avec les municipalités correspondantes pour les schémas de circulation. C'est une chose très importante.

Pierre DESRIAUX – J'interviens pour le GIR Maralpin. Je ne vais pas reprendre ce que Jacques Molinari a déjà dit sur tous les aspects techniques que posent les trois variantes que vous nous proposez. Je voudrais simplement compléter sur quelques aspects relatifs à l'aménagement du territoire et vous dire que parmi les trois variantes, je n'en choisis aucune parce que les trois ne

nous conviennent pas. On a trois bulletins de vote, mais on ne veut mettre ni l'autre ni l'autre. On aurait aimé une autre solution qui a été étudiée. Vous nous dites que les critères financiers et techniques ne correspondent pas, mais il semble qu'il y a une décision du COPIL et qu'il faudrait peut-être remettre cela sur la table.

Sur l'aménagement du territoire, je regrette que l'on ait la position de trois fuseaux et donc de trois gares qui n'ont aucune cohérence avec le schéma des transports qui a été imaginé par le SCOT Ouest et qui me paraissait être un bon schéma de desserte, centré sur une gare multimodale à Cannes ou sur le littoral et aboutissant à Grasse de l'autre côté. Ces gares vont être très mal desservies par ce schéma des transports. Il y a donc quelque chose qui ne colle pas dans le système. Il va falloir le revoir.

Une gare qui va être quelque part dans le moyen pays va être un germe de développement urbain. On l'a déjà dit dans différentes réunions. Je ne crois pas non plus que ce soit particulièrement en accord avec les schémas de développement et d'organisation que l'on est en train de réfléchir, notamment sur les deux tracés les plus bas. Je pense aux tracés Mougins sud et Mougins nord. Sur Grasse sud, on est déjà dans une zone en partie urbanisée, mais ce sera très difficile et cela reste un mauvais tracé pour 36 raisons.

Autre problème : ces trois fuseaux entraînent trois gares qui vont générer de l'accès routier qui va devenir préférentiel. Ce n'est pas ce que l'on cherche. On cherche pour l'avenir – on construit la ligne LGV pour 50 ans, voire 100 ans – que la desserte des gares se fasse par un transport en commun qui soit bien articulé avec l'ensemble du territoire. Or ce n'est pas le cas. C'est un premier point. Si on regarde la desserte routière, elle n'est pas bonne non plus. La desserte routière au niveau de Grasse sud est extrêmement problématique. Il faut passer par la bretelle, traverser Mouans-Sartoux, à moins que l'on crée une bretelle nouvelle avec un échangeur sur la pénétrante, mais tout cela n'est pas encore au point. Les accès routiers de Mougins nord sont très difficiles. Je connais particulièrement l'endroit. Il faut circuler par de la voirie départementale, par de la voirie communale ou alors, il faudrait faire des équipements routiers conséquents pour arriver à bien desservir la gare. C'est la même chose sur Mougins sud. Il y a la problématique d'un échangeur sur l'A8. Il ne faut pas rêver, on ne fait pas un échangeur sur l'A8 comme cela. C'est une décision ministérielle et là, il y a manifestement une limite à ce genre de décision.

Enfin, on a un duo de gares sur la partie ouest, une gare qui serait nouvelle et une gare existante à Cannes, avec des destinations et un fonctionnement extrêmement complexes et, je pense, une mauvaise visibilité pour l'usager. Le duo des gares me paraît être une usine à gaz extrêmement difficile à gérer.

Donc, pour moi, pas de conclusion sur les trois fuseaux proposés.

Serge RODRIGUES – Pour la commune de Mouans-Sartoux qui est aussi une commune syndiquée et qui a donc réfléchi aussi dans le cadre du SCOT Ouest, je vais répéter des choses qui ont déjà été dites puisqu'à peu près tout a été dit. Dans la réflexion du SCOT Ouest et celle de la commune de Mouans-Sartoux, on voulait une ligne nouvelle – c'est à bon escient que j'emploie l'expression « ligne nouvelle » pour ce qui concerne la commune de Mouans-Sartoux – et on souhaitait que la gare desservie soit Cannes. On nous a expliqué – on veut bien l'entendre – que pour des raisons financières, on exclut cette option, ce qui veut dire que la solution intelligente coûte trop cher. On a donc le choix entre des solutions qui sont moins pertinentes que celle sur laquelle s'étaient mises d'accord les 29 communes du SCOT Ouest puisqu'à l'époque, y compris la ville de Cannes avait partagé cette position.

A défaut de la solution intelligente, on nous propose trois options et on a bien vu qu'autour de cette table, aucune ne faisait consensus. Elles ont toutes leurs défauts et parfois, des défauts très importants qui peuvent nous faire dire qu'à terme, il est possible qu'il y ait une impossibilité à voir émerger une gare ouest. Il me semblait qu'à la dernière réunion du SCOT Ouest – Catherine Jouve me corrigera si je me trompe – on était plutôt parti sur l'option : pas de gare Ouest Alpes-

Maritimes, pour différentes raisons. Que ce soit Mougins sud ou Mougins nord, cela posait les problèmes que vous avez cités. Quant à Grasse sud, il n'en était pas question, pour des raisons environnementales, mais aussi pour des raisons de connexion et d'aménagement.

Il faut savoir que la pénétrante Cannes-Grasse qui a l'air d'être une voie de desserte faite pour recevoir de nouveaux équipements est en fait extrêmement difficile à circuler, en particulier parce que son point faible reste l'échangeur de l'A8. Cet échangeur de Cannes-Mougins est aujourd'hui sursaturé. Dans le cadre de l'installation de l'Ikea à peu près à l'endroit où l'on veut faire la gare médiane que vous avez proposée, Escota avait produit un rapport qui disait que l'échangeur de Cannes-Mougins était incapable d'assurer la desserte de cette zone en faisant la connexion A8 et pénétrante Cannes-Grasse. Je crois qu'un équipement du type d'une gare TGV, avec ce qu'il génère comme aménagements et nouvelles installations autour, vaut bien un Ikea. On a un vrai problème physique dans le moyen pays. Ce n'est pas forcément un problème de volonté. Je pense que nous sommes confrontés à un vrai problème physique.

Les élus de ma commune ne sont pas toujours d'accord avec le maire de Nice, mais il a dit que pour lui, qu'elle ne se fasse ou pas, la gare Ouest n'était pas un problème, que l'essentiel était que les TGV arrivent à Nice Saint-Augustin.

Catherine JOUVE – Je voudrais juste préciser que le SCOT Ouest n'est pas favorable à une double desserte de l'ouest par une gare Ouest Alpes-Maritimes et une gare de Cannes centre. Aujourd'hui, compte tenu du manque d'éléments et d'analyses de l'impact d'une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes, il est difficile de se prononcer, mais on espère que l'on aura les éléments d'ici là.

Serge RODRIGUES – En tout cas, sans raccordement direct à l'A8, je ne vois pas comment cette gare TGV pourrait être envisagée. Et même avec, cela veut dire qu'elle n'est pas possible.

Luc GUEYDAN – Tu as parfaitement raison. La sortie 42 est tellement désastreuse qu'aujourd'hui, on ne peut pas fonder beaucoup d'espoir sur sa capacité à débiter beaucoup plus de flux qu'elle n'en débite aujourd'hui. C'est à peu près assuré et tout le monde est d'accord là-dessus. Le malheur, c'est qu'il en est un peu de même pour l'A8 qui est de plus en plus saturée. Ma voisine de gauche est intarissable sur le sujet, vu la quantité de jours où elle est neutralisée pour tel ou tel type d'incident. Cette A8 est une catastrophe totale. Tant on n'aura pas un réseau TER efficace et des reports significatifs, on ne peut pas non plus fonder beaucoup d'espoir sur la capacité de l'A8 à encaisser un tel équipement. On tourne un peu en rond parce que pour renforcer le TER, il faut qu'il y ait la ligne TGV qui dégage des sillons. On tourne un peu en rond pour l'instant, mais on va en sortir, Monsieur Molinari.

Fabien PASTOUR – Si je puis me permettre, deux choses. Vous dites qu'on a éliminé le projet intelligent. C'est votre position, ce n'est pas du tout celle du maître d'ouvrage. Je n'ai jamais dit qu'on avait éliminé le projet intelligent. En tout cas, personnellement, je n'ai jamais pris cette position et je ne pense pas que ce soit celle de RFF non plus. Comment le montrer ? Les deux gares, Ouest Alpes-Maritimes et Cannes, telles qu'elles sont proposées, sont complémentaires. La gare de Cannes permet d'ouvrir l'accès à la grande vitesse à une zone qui était mal desservie à ce jour. Je pense que c'est l'un des attraits de cette solution.

Puis, je voudrais rappeler un point important qui avait été évoqué lors du premier groupe et qui a aussi été évoqué avec Monsieur Picq, lors de son passage dans ce groupe de travail la dernière fois. Vous dites que cette ligne pourrait se faire sans gare Ouest Alpes-Maritimes. Je vous rappelle que non. S'il n'y a pas la gare Ouest Alpes-Maritimes, la ligne nouvelle ne se fait pas parce qu'elle n'est pas finançable ni rentable. L'entreprise ferroviaire qui était là la dernière fois, la SNCF, a bien expliqué comment elle utiliserait cette ligne et comment elle n'utiliserait pas cette ligne s'il n'y avait pas la gare nouvelle. J'entends votre position. Lors du dernier groupe de travail, Monsieur Marie avait expliqué que Cannes ne voulait pas une gare TGV, mais voulait une desserte qualitative de sa gare. C'était aussi une position exprimée par Cannes. Monsieur Marie n'est pas là pour le

répéter ce soir, mais je pense que vous pouvez le confirmer. J'entends la position de Mouans-Sartoux, mais je répète que sans la gare Ouest Alpes-Maritimes, il n'y aura pas de ligne nouvelle. Si vous voulez une ligne nouvelle, il faut vraiment se poser la question.

Rémi QUINTON – Par rapport à la gare Ouest Alpes-Maritimes, je suis complètement d'accord, il la faut. Je voudrais juste revenir sur la congestion de l'A8 et sur l'échangeur entre la pénétrante et l'A8 qui ne supporterait pas une gare TGV. Ça, c'est dans l'hypothèse où on suppose que tous les gens qui habitent au sud de l'autoroute utiliseraient la gare Ouest Alpes-Maritimes. Ceux qui viennent de l'ouest ont éventuellement la gare de Nice Aéroport et ils auront aussi les gares d'Antibes, de Cannes et de Cagnes. Ils auront d'autant plus ces trois gares du littoral que l'on fera la virgule et que dans ces gares, les TGV arriveront rapidement. Si on a une solution où on a des TGV rapides à Ouest Alpes-Maritimes et où à Antibes, Cannes et Cagnes, on a des TGV qui arrivent à 50 kms/heure, les gens vont se précipiter sur Ouest Alpes-Maritimes et dans les bouchons, ce qui est compréhensible. Je suis tout à fait dans l'hypothèse où l'on fait les deux dessertes. Par contre, je pense qu'il est important que la desserte de Cannes, Antibes et Cagnes soit rapide et qu'il y ait donc la virgule. On parle quand même de 20 à 25 minutes. En France, on fait des LGV pour gagner moins de 20 ou 25 minutes. Si Cannes, Cagnes et Antibes renonçaient à ce raccordement parce que gagner de 20 à 25 minutes ne serait soi-disant pas important, je pense que ce serait une énorme erreur. Si on regarde des parts de marché face à l'avion, à la route pour aller à Marseille, à Paris ou ailleurs, je pense que 20 à 25 minutes, c'est énorme.

3.2 RECHERCHE D'UNE FORMULATION COMMUNE

Laurence GONTARD – Merci à tous. Maintenant, on va faire l'exercice difficile de la synthèse de ce que l'on va dire au COTER du mois de décembre, ce qui sera ensuite remonté au Comité de pilotage. Je vais donc vous faire des propositions et vous me direz ce que vous en pensez au fur et à mesure.

Le premier élément est assez facile. Je pense qu'il y aura consensus sur le fait de dire qu'il n'y a pas de consensus du groupe sur l'un ou l'autre des fuseaux. Je commence par le plus facile.

J'ai noté que la position des élus du SCOT Ouest serait déterminante et qu'il fallait attendre la réunion des élus du SCOT pour avancer sur le sujet de la gare Ouest Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI – Pourquoi dites-vous que c'est déterminant ?

Laurence GONTARD – Pour réussir à avoir un consensus sur la gare Ouest Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI – Vous n'aurez pas de consensus.

Laurence GONTARD – J'ai mis quelque chose, Monsieur Molinari, à savoir que le SCOT Ouest et le GIR Maralpin...

Jacques MOLINARI – Non, oubliez-nous !

Laurence GONTARD – A part le SCOT Ouest et le GIR, tout le monde, au sein du groupe, est d'accord sur la gare Ouest Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI – Vous retirez la mention du GIR Maralpin. On apporte des idées, mais on n'a pas de pouvoir et on ne représente personne – nous uniquement. Ce qui compte, ce sont les idées que l'on apporte et les questions que l'on vous pose, mais on ne veut pas être mentionné.

Laurence GONTARD – Je mets que le groupe est favorable à la gare Ouest Alpes-Maritimes, sous réserve de la position du SCOT Ouest.

Jacques MOLINARI – La grande fédération qui s'appelle l'Union régionale Vie et Nature, l'URVN, qui représente la FNE en région PACA, a pris une position très claire sur le refus d'une gare hors la ville.

Laurence GONTARD – Monsieur Molinari, on fait la synthèse du groupe. Je ne vais pas essayer de faire la synthèse de tout le territoire de la région. On va se contenter de faire la synthèse du groupe.

Jacques MOLINARI – Qui peut le plus peut le moins. Si le niveau régional s'est opposé à une gare hors la ville, cela s'applique au cadre...

Laurence GONTARD – L'avis de l'URVN sera intégré à l'occasion du COTER. Nous, on fait la synthèse de notre groupe de travail géographique.

Bernard LEVERE – Par consensus, entendez-vous que la majorité ou l'unanimité soit favorable ?

Laurence GONTARD – Consensus veut dire tout le monde.

Bernard LEVERE – Unanimité donc.

Christine CESARI-GEIGER – Le consensus n'est-il pas plutôt pour une gare desservant l'ouest des Alpes-Maritimes ? Ce n'est pas pareil.

Laurence GONTARD – On peut dire effectivement qu'il y a un consensus sur une gare desservant l'ouest des Alpes-Maritimes, avec une majorité de participants pour une gare nouvelle.

Jacques MOLINARI – Soyez positif. Il y a un consensus pour une ligne nouvelle.

Laurence GONTARD – On l'a déjà dit la dernière fois. Il faut que l'on avance un peu.

Jacques MOLINARI – Arrêtez de grignoter des petits bouts !

Laurence GONTARD – Je ne grignote pas.

Bernard LEVERE – C'est très important de le rappeler. Rappelez-le.

Jacques MOLINARI – C'est le chantage de RFF.

Fabien PASTOUR – S'il vous plaît, arrêtez avec les gros mots ! On ne fait pas de chantage Monsieur Molinari, s'il vous plaît.

Jacques MOLINARI – C'est plus clair. C'est inscrit dans le marbre puisque cela a été enregistré.

Fabien PASTOUR – C'est clair pour vous que l'on fait du chantage, ce n'est pas clair pour les autres. Le terme « chantage » est beaucoup trop éloigné de la réalité des choses. Si vous pouviez juste revenir là-dessus, cela me ferait plaisir.

Laurence GONTARD – J'ai remis qu'il y a un consensus sur la nécessité d'une ligne nouvelle. On l'avait déjà dit, ce n'est pas nouveau.

Eric DAUFES – On pourrait rajouter qu'on l'a loupé il y a 20 ans.

Laurence GONTARD – On est bien parti pour recommencer.

Eric DAUFES – On ne va pas la relouer. On est d'accord.

Laurence GONTARD – Est-ce qu'on reformule le deuxième point ? Suite à la remarque de Madame Césari, j'avais écrit que le groupe est favorable à la gare Ouest Alpes-Maritimes, sous réserve de la position du SCOT Ouest.

Jacques MOLINARI – Non, pas une gare Ouest Alpes-Maritimes.

Laurence GONTARD – Donc, on reformule. Le groupe est favorable à une gare desservant l'ouest des Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI – Unanimité.

Laurence GONTARD – Avec une majorité en faveur d'une gare nouvelle.

Jacques MOLINARI – Ce n'est pas un vote.

Julien CHASSAGNE – Je pense que « majorité » n'est pas le terme qu'il faut ici.

Laurence GONTARD – Avec une préférence ? Sauf que ce n'est pas une préférence puisque tout le monde ne la veut pas. Comme je l'ai dit tout à l'heure, en dehors du SCOT Ouest et du GIR, tout le monde est favorable à une nouvelle gare Ouest Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI – Je regrette, il y a la GADSECA.

Jacques BIOLAY – Le GADSECA a pris une position et il dit qu'*a priori* - ce qui ne l'engage absolument pas définitivement -, le fuseau intermédiaire lui paraît le plus rationnel, sous réserve d'examens complémentaires, tant au niveau des coûts, que des approches et des infrastructures. J'entends bien, mais je ne suis pas d'accord.

Bernard LEVERE – Accord sur une nouvelle gare sauf le SCOT Ouest et le GIR.

Jacques BIOLAY – Je crois tout de même qu'il faudrait prendre en considération le nombre d'abstentions parce qu'apparemment, beaucoup de gens s'abstiennent dans cette réunion. Il faudrait en tenir compte.

Fabien PASTOUR – Parmi les gens qui s'abstiennent, il y a aussi les gens qui font partie du Comité de pilotage, comme le Conseil général qui s'exprimera au Comité de pilotage. C'est aussi pour cela qu'il s'abstient. L'ADAM est une agence qui travaille avec nous et avec d'autres et de toute façon, elle ne s'exprimera pas. Moi, je n'ai pas le droit de m'exprimer, je suis de RFF et pourtant je suis autour de la table. Il y a des gens qui ne s'exprimeront pas au groupe de travail. Quand Monsieur Boyer était avec nous, il expliquait très bien qu'il était là pour assister aux réunions, pour recenser ce qui se disait sur le territoire, mais qu'il ne participait pas en tant qu'acteur. Il y a des gens qui sont là en tant que témoin de ce qui se dit et il y a des acteurs qui s'expriment.

Jacques MOLINARI – En résumé, combien de votants ? Il y a six personnes pour, trois qui s'abstiennent et deux qui sont contre. Je caricature, mais vous en venez là.

Laurence GONTARD – On n'en vient pas là, on essaie de rédiger ensemble le fruit de notre travail que l'on va remonter au Comité territorial. Cela ne me dérange absolument pas de ne rien remonter au Comité territorial et de dire qu'on a été totalement incapable de se mettre d'accord.

Jacques MOLINARI – La question est posée de telle manière qu'on ne peut pas avoir de réponse !

Laurence GONTARD – Je ne vous ai pas posé de question, Monsieur Molinari !

Bernard LEVERE – *A contrario*, si la nouvelle gare est battue en brèche, on peut considérer qu'il n'y a plus de ligne nouvelle. Est-ce que vous êtes d'accord ?

Eric DAUFES – On l'a déjà fait il y a 20 ans.

Rémi QUINTON – Pourrait-on écrire deux positions qui seraient contradictoires et dire qui penche pour l'une des positions et qui penche pour l'autre ? Comme dit Monsieur Molinari, c'est impossible de se mettre d'accord. On écrit explicitement les deux positions. Puis, on dira que la CCI est pour une position, que le GIR Maralpin est pour une autre, que le SCOT attend que les élus se prononcent. Je pense que c'est ce qu'il faut faire. Il faut l'écrire. Il faut le remonter au COTER parce que le COTER ne va pas lire le tour de table.

Bernard LEVERE – L'ensemble des acteurs économiques est favorable à une gare ouest.

Eric DAUFES – Les payeurs ! Il faut aller jusqu'au bout. Qui embauche ? Qui fait fonctionner le système ?

Laurence GONTARD – L'ensemble des acteurs économiques et des particuliers présents sont favorables à une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI - Combien sont-ils ?

Laurence GONTARD – Quatre.

Bernard LEVERE – Les Chambres. Je suis élu par l'ensemble des acteurs économiques et je suis leur représentant ici.

Eric DAUFES – Je suis élu au niveau de la région à la CCI et le discours, au niveau de la région, c'est aussi ça. Il est de dire qu'on ne va pas encore la louper. A un moment, on va arriver à un désert de retraités !

Jacques BIOLAY – Ne pourrait-on pas lier cette notion à celle de zone de chalandise en disant que la zone de chalandise impliquant une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes, personne ne peut aller contre ? Ce serait quelque chose à travailler dans cet esprit, du fait qu'il y ait un consensus pour vouloir une LGV.

Laurence GONTARD – Je n'ai pas l'impression que tout le monde soit d'accord.

Luc GUEYDAN – Il est important de dire qu'il est indispensable qu'il y ait une mise en cohérence des réflexions de RFF et de la SNCF sur la LGV, sur les conditions d'entrée et de sortie dans le 06 et sur les gares avec le Schéma de cohérence territorial. Il faut le dire de façon neutre. On ne dit pas que c'est à RFF de s'adapter au SCOT et on ne dit pas l'inverse, mais on dit qu'il est indispensable d'assurer la mise en cohérence du SCOT de Cannes-Grasse en cours d'élaboration avec cet ouvrage majeur. L'histoire dira dans quel sens cela ira, mais on est tous d'accord pour dire qu'il faut y arriver. C'est compliqué parce qu'on ne va plus être d'accord, mais il faut écrire : son entrée dans le département et sa desserte. Ce n'est pas que l'entrée, c'est sa desserte.

Laurence GONTARD – Sa traversée.

Olivier MONTABERT – La desserte du territoire.

Jacques MOLINARI – Du territoire.

Laurence GONTARD – La desserte du territoire.

Y a-t-il des points de désaccord que vous souhaitez mettre en avant ? Je sais que certains groupes le font systématiquement.

Eugène CAUVIN – On ne voit pas pourquoi on ne dit pas que la majorité du groupe veut une gare à l'ouest des Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI – Non !

(Brouhaha)

Laurence GONTARD – Personne n'a indiqué souhaiter une gare à Grasse sud.

Olivier MONTABERT – Cela dépend en fait s'il y a une gare sur Cannes.

Claude SEVERAN – Il faut situer la gare. Moi qui connais la Direction de la SNCF, vous allez voir qu'avec ça, vous n'aurez pas le TGV. Si vous ne l'avez pas, vous ne l'aurez plus jamais. L'affaire est classée pour le restant de votre vie ! Il faut au moins mettre une gare à l'ouest. Il faut au moins la situer. Monsieur Brochand ne veut pas de la gare au centre parce qu'il faut mettre quatre quais. Vous ne croyez pas qu'il va faire sauter la pénétrante !

Laurence GONTARD – On avait écrit que l'ensemble des acteurs économiques et des particuliers présents sont favorables à une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes.

Jacques MOLINARI – Non ! Ce n'est pas ça.

Laurence GONTARD – Le Monsieur de la mairie de La Roquette n'est pas un particulier. C'est un élu.

Jacques MOLINARI – On s'est mis d'accord sur une gare desservant l'ouest des Alpes-Maritimes, ce qui est différent d'une gare Ouest Alpes-Maritimes.

Laurence GONTARD – C'est un autre point, Monsieur Molinari. L'ensemble des acteurs économiques, des particuliers présents, la Mairie de La Roquette et l'association Ensemble Vivre Mougins sont favorables à la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes. Aujourd'hui, la ville de Cannes ne s'est pas exprimée.

Christine CESARI-GEIGER – Tout le monde n'est-il pas d'accord pour dire que cette gare desservant l'ouest des Alpes-Maritimes doit être sur la voie nouvelle ?

Laurence GONTARD – Ça, c'est malin !

Christine CESARI-GEIGER – C'est vrai pour Cannes La Bocca, c'est vrai pour une gare nouvelle en souterrain à Cannes centre et c'est vrai pour l'ouest.

Claude SEVERAN – Vous ne ferez jamais la gare nouvelle à Cannes La Bocca. Je peux vous le certifier. Monsieur Brochand n'a plus que ces terrains, il ne va pas faire une gare là-bas.

Fabien PASTOUR – Pour recentrer les choses, comme on l'a expliqué largement, les gares à Cannes centre et à Cannes La Bocca ne font pas partie des choix. Monsieur Brochand, par la voix de Monsieur Marie qui était là, a dit que Cannes centre ne sera pas Cannes TGV. C'est sa position. Monsieur Marie a expliqué lequel des trois fuseaux il préférerait.

Deuxièmement, si vous voulez une ligne nouvelle, il y aura une gare nouvelle. Si vous ne voulez pas une gare nouvelle, il n'y aura pas de ligne nouvelle. C'est dit, c'est répété et je le confirme. C'était juste pour que tout le monde l'ait en tête.

J'entends des choses. J'entends le SCOT qui dit qu'il ne se positionne pas parce qu'il veut que tous les élus du SCOT se positionnent, ce qui est légitime. Ce sont des élus représentants des territoires, ils ont à s'exprimer eux-mêmes ou *via* le SCOT. Si leur position avait été arrêtée, je pense que le SCOT aurait eu mandat de nous l'apporter aujourd'hui, mais ce n'est pas le cas. Certains élus des communes, comme ceux de La Roquette ou de Cannes, se sont positionnés. Il y a des gens qui sont financeurs qui ne se positionneront pas en groupe de travail. Puis, il y a des gens que j'ai entendu s'exprimer. Parmi les gens qui se sont exprimés, j'ai entendu huit fois dire « médian » et deux fois dire « fuseau sud », à une fois près. Je me suis peut-être trompé d'une fois. Est-ce qu'on ne pourrait pas apporter ces messages ?

Bernard LEVERE – Sans focaliser sur la gare, peut-on dire que le fuseau médian suscite la majorité ?

Olivier MONTABERT – Je ne pense pas que ce soit le cas. Je pense qu'il faut être honnête. Tout le monde vient de dire qu'il y a un gros problème d'axes routiers et je ne pense pas qu'il faille dire le contraire. Si on dit que la bretelle d'accès pose aujourd'hui un gros problème, il faut l'écrire. Il est donc dommage de dire que la gare médiane serait une bonne solution, sachant qu'aujourd'hui, techniquement, ce n'est pas une bonne solution parce que les gens ne pourront pas s'y rendre. Telle est la réalité.

Fabien PASTOUR – Il faut aussi moduler ses positions parce que vous dites que ce n'est pas une bonne solution.

On peut très bien faire une synthèse expliquant que le SCOT Ouest attend d'avoir une réunion de ses élus pour se positionner. On peut noter aussi les gens qui ont donné une position et ceux qui n'en ont pas donné. L'ADAM, par exemple, ne souhaite pas se positionner parce que c'est un acteur au sens large et non pas un acteur qui veut s'exprimer sur le projet. On peut le noter. Puis, on peut noter que parmi les gens qui se sont exprimés dans le groupe, une majorité s'est exprimée pour tel ou tel fuseau. L'idéal aurait été que tout le groupe dise unanimement qu'il veut tel ou tel fuseau. Ce n'est pas le cas. Il y a des gens qui ne veulent absolument aucun fuseau et qui veulent étudier un scénario qui n'est pas sur la table. On peut le noter également. Ce sera fait. De toute façon, je pense que le GIR Maralpin portera largement sa voix au Comité territorial. Il a un siège là-bas. Clairement, on peut remonter tous ces éléments. Si on ne peut pas avoir de consensus, on n'en aura pas.

Je tiens à dire une chose, mais ce n'est que mon avis. Dans les Alpes-Maritimes, on a la chance que tous les groupes de travail aient tous dit qu'ils voulaient une ligne nouvelle. On avait cet avantage jusqu'à présent dans les Alpes-Maritimes d'avoir des gens qui parlaient d'une seule voix pour dire qu'ils voulaient une ligne nouvelle. Ce point était acquis pour tout le monde. La gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes était en suspens et tout le monde attendait d'avoir les fuseaux pour en parler, mais tout le monde était convaincu qu'il fallait une ligne nouvelle. Dans l'esprit des financeurs, quand on dit qu'on veut une ligne nouvelle, cela veut dire qu'on veut une gare nouvelle parce que l'une ne va pas sans l'autre. Je le répète, c'est objectif, on ne peut pas faire l'un sans l'autre.

Maintenant, ce groupe de travail dit qu'il ne sait pas, qu'il n'y a pas de consensus. Est-ce qu'il faut absolument un consensus ? Je n'en sais rien. Dans le Var, il y a de grosses difficultés parce que les gens ne se mettent pas d'accord et on comprend qu'il y a des enjeux. Dans les Bouches-du-Rhône apparemment, l'insertion de Marseille Saint-Charles ne pose pas de problème, mais il y a des problèmes d'insertion dans la partie est. Aujourd'hui, ils sont en train de travailler, comme nous, là-dessus. Il est possible que dans les Alpes-Maritimes, on n'arrive finalement pas à trouver un consensus sur la chose qui est la plus utile et la plus demandée partout, c'est-à-dire cette ligne nouvelle. Cela me poserait un problème personnellement parce qu'on est quand même la zone qui compte le plus sur cette ligne.

Jacques MOLINARI – C'est du chantage !

Claude SEVERAN – Il faut définir l'emplacement de la gare de façon à ce que les municipalités puissent geler les terrains. Si on construit dessus, ce sera ensuite une catastrophe.

Jacques MOLINARI – Que signifie le terme de majorité ? On peut sortir dans la rue, attraper cinq ou six personnes et leur demander de venir voter pour la gare ouest. Cela n'a pas de sens. Ce qui compte dans ces réunions, c'est d'échanger des informations. Par exemple, il y a eu des échanges d'informations extrêmement intéressantes sur l'accès routier. Je m'étonne que ce ne soit pas transcrit.

Laurence GONTARD – On est en train de le faire, Monsieur Molinari !

Jacques MOLINARI – Tel est le but des réunions. Ce n'est pas de décider. Ce n'est pas nous qui décidons, ce sont les autorités qui décident. C'est l'Etat qui décidera, à partir des informations que nous aurons fournies.

Fabien PASTOUR – Le principe de la concertation, c'est que le territoire propose son avis. C'est recueillir l'avis du territoire sur des éléments de projet qui sont proposés à la concertation.

Jacques MOLINARI – Les avis peuvent être discordants, surtout ici.

Fabien PASTOUR – Tout à fait. La synthèse des avis sera faite dans un bilan.

Jacques MOLINARI – Il ne faut pas chercher à dégager une majorité. Il n'y a pas une majorité à dégager d'ici, il y a des informations qu'il faut transmettre.

Laurence GONTARD – Est-ce que l'on peut noter que le groupe demande que l'étude des dessertes pour les différents emplacements de gares soit poursuivie ? Je rajoute « et sur la virgule de Cannes ».

Jacques MOLINARI – Bien sûr.

Bernard LEVERE – Je reviendrais volontiers sur le tracé médian. Pour revenir sur ce que disait Fabien, dans sa plus grande neutralité, j'ai entendu comme lui que le tracé médian revenait à plusieurs reprises dans les propos tenus par une majorité, entre guillemets. Peut-on convenir d'une rédaction qui dirait que le tracé médian reçoit un certain nombre de suffrages et met en balance qu'il faut des études d'accès routiers pour tous les scénarios, mais en particulier pour celui-là ? C'est celui-là qui a été le plus cité.

Laurence GONTARD – On peut dire – je pense que tout le monde va être d'accord – que le fuseau médian a été cité par le plus grand nombre de personnes au sein du groupe.

Olivier MONTABERT – Franchement, il faut faire très attention à ce que l'on dit. Comme je vous l'ai dit, je travaille sur Sophia et je connais le problème des transports en commun. Depuis des années, on nous dit qu'on va faire ceci, qu'on va faire cela. Résultat : les gens ne prennent pas le bus parce que la desserte n'est pas bonne. Au jour d'aujourd'hui, en connaissant les infrastructures routières, si vous faites une gare médiane, les gens ne s'y rendront pas parce qu'ils auront des kilomètres et des kilomètres de bouchon. Les gens n'iront pas à cette gare, c'est une réalité ! La majorité des gens ici ont dit que l'accès à la pénétrante de Grasse est un gros souci. Tout le monde l'a dit. Est-ce que quelqu'un a dit qu'elle n'était pas un problème ?

Luc TOURNAIRE – C'est pour cela qu'il faut le résoudre.

Olivier MONTABERT – Oui, mais vous ne pouvez pas techniquement le résoudre. Telle est la réalité.

Luc TOURNAIRE – Bien sûr que si !

Olivier MONTABERT – Comment faites-vous ?

Luc TOURNAIRE – On double le rond-point et on fait des voies qui permettent l'accès direct à l'autoroute.

Jacques BIOLAY – Ne peut-on pas dire, dans ces conditions, « sous réserve de la mise en place des financements pour les infrastructures routières » ?

Olivier MONTABERT – Sans parti-pris, pourquoi vaut-il mieux faire des infrastructures colossales pour amener plus de gens à cette gare plutôt que de faire simplement un échangeur supplémentaire sur l'autoroute ? Pourquoi un argument serait-il plus valable que l'autre ? Je ne suis pas d'accord.

Bernard LEVERE – Dans le groupe, le tracé médian a été cité au moins deux fois plus que le tracé sud. Il est important de le faire remonter.

Olivier MONTABERT – Je pense qu'il est important aussi de donner des arguments. Les gens peuvent dire qu'ils préfèrent le rouge au bleu, mais il faut donner des arguments valables. Je vous rappelle que notre groupe de travail s'occupe d'une zone. L'intérêt d'un tel groupe de travail est de pouvoir faire remonter des choses que seuls les gens qui sont assis ici peuvent savoir. Les gens du Comité de pilotage sont peut-être situés à Paris, je ne sais pas... En tout cas, ils n'ont aucune vision de ce que vivent les habitants ici. Il est donc important que les acteurs économiques, les habitants, etc. puissent faire remonter des éléments clés. Ces éléments clés ne sont pas de savoir s'il vaut mieux une gare qui se trouve à gauche, à droite, en haut ou en bas, mais de savoir quelles seront les implications d'une gare nouvelle.

Luc TOURNAIRE – C'est pareil avec la gare ancienne. Aujourd'hui, vous dites que c'est encombré pour aller de Sophia à Mougins. Je peux vous dire que pour aller de Sophia à Cannes, c'est encombré aussi.

Rémi QUINTON – Pour que ce point-là soit accepté, on pourrait rajouter un point 8 qui dit que le fuseau sud garde sa pertinence dans l'hypothèse où il est possible de faire un échangeur avec l'A8. Cela équilibre la possibilité du fuseau médian et du fuseau sud.

Luc TOURNAIRE – La concurrence avec la gare de Cannes est forte.

Rémi QUINTON – On peut le dire aussi.

Jacques MOLINARI – On peut aussi mettre en balance les investissements routiers que cela implique, avec le coût supplémentaire que coûterait le passage de la ligne nouvelle par Cannes. Ce sont ces choses-là qu'il faut examiner, à partir de données concrètes.

Luc TOURNAIRE – Quand on aura un réseau routier pour que l'on puisse circuler à Sophia et dans tout le moyen pays et pour que l'on ne soit pas tous tributaires du cordon ombilical de la ville, on aura fait des progrès dans le département.

Christine CESARI-GEIGER – N'y a-t-il pas un consensus sur l'accessibilité de la gare en transport en commun et en desserte routière ? Je l'ai entendu de la part de tout le monde. Et que ce soit étudié dans le projet.

Claude SEVERAN – Qui paye le papier ?

Fabien PASTOUR – Ce sont les financeurs. Juste un point. Les infrastructures routières et les infrastructures ferroviaires n'ont pas vraiment les mêmes échelles. Ce ne sont pas du tout les mêmes coûts. Si j'ai bien entendu, Madame Césari-Geiger, vous parliez de l'intérêt que portait le groupe à l'accessibilité de la gare en transport en commun et en desserte routière ?

Christine CESARI-GEIGER – C'est ce qui a été dit.

Fabien PASTOUR – La partie relative aux transports en commun était assez importante.

Laurence GONTARD – Noëlle finit de saisir, on vous projette tout ce que l'on a écrit, on relit pour voir si vous êtes d'accord et on vous libère.

Olivier MONTABERT – Pour le point 5, je suis désolé, mais je ne pense pas que ce soit vrai. Si vous incluez les gens qui se sont abstenus, il n'y a certainement pas un plus grand nombre.

Laurence GONTARD – Ce n'est pas du relatif, c'est en absolu.

Olivier MONTABERT – Le plus grand nombre dégage une majorité.

Laurence GONTARD – Le plus grand nombre de participants à s'être prononcés.

Olivier MONTABERT – Je mettrais « un certain nombre de participants ». C'est un certain nombre et non pas le plus grand nombre.

Laurence GONTARD – Parmi ceux qui se sont prononcés, si, c'est le plus grand nombre.

Olivier MONTABERT – J'ai compté aussi et je ne suis pas sûr que ce soit vrai.

Laurence GONTARD – Le verbatim fera foi.

Eugène CAUVIN – Parmi ceux qui se sont exprimés, il était majoritaire.

Laurence GONTARD – Le premier qui a relu le verbatim peut m'envoyer la confirmation.

Jacques MOLINARI – Le plus grand nombre n'a pas de sens. Vous avez toujours cette tendance à généraliser.

Laurence GONTARD – Ce n'est pas une généralisation. On regardera le verbatim.

Luc TOURNAIRE – Il y a une formulation qui traduit plus la réalité que « majorité ».

Raphaël FLATOT – Je pense qu'il faudrait rajouter que les communes du SCOT attendent la réunion du 2 décembre pour prendre une décision.

Laurence GONTARD – Je ne suis pas d'accord parce que le COTER est après le 2. On ne va pas leur dire le 8.

Eric DAUFES – Ce n'est pas notre rôle. On inverse l'ordre des facteurs. On apporte une information pour qu'il puisse prendre leur décision vis-à-vis de la gare nouvelle.

Laurence GONTARD – Quelles que soient les gares...

Fabien PASTOUR – Clairement, les questions étaient sur la gare Ouest Alpes-Maritimes, sur la partie relative aux transports en commun et aux VP.

Christine CESARI-GEIGER – C'est l'accessibilité des deux volets.

Fabien PASTOUR – Juste un point qui n'est pas dans cette synthèse.

Jacques MOLINARI – Vous aviez parlé des parkings et cela ne figure pas.

Laurence GONTARD – Il faut enlever « EVM » parce que Monsieur Cauvin a parlé en tant que particulier.

Fabien PASTOUR – Dans la synthèse des deux premiers groupes de travail, on avait noté l'importance de la desserte qualitative de Cannes. Est-ce que vous voulez que l'on remette ce point ou pas ?

Laurence GONTARD – On n'en a pas du tout reparlé.

Fabien PASTOUR – Je sais. Justement, je pose la question parce que c'était l'un des points très forts qui était ressorti après les deux premiers groupes de travail.

Laurence GONTARD – Est-ce que l'on remet la nécessité d'une desserte TGV qualitative sur Cannes ? Oui. Le groupe insiste sur la qualité de la desserte de Cannes.

Eric DAUFES – Sur le point 8, on peut rajouter les places de parking. Avec ce qui se passe sur d'autres gares, il ne faut pas louper cela, il faut mettre des parkings à la dimension.

Christine CESARI-GEIGER – Si je peux me permettre, plutôt que « les accès », il faut mettre « l'accessibilité ». C'est plus large.

Jacques MOLINARI – La question des parkings a été soulevée, il faut l'écrire.

Fabien PASTOUR – Dans l'accessibilité, il y a les parkings, Monsieur Molinari.

Eric DAUFES – Je vois deux gares sur lesquelles cela a dû probablement être inscrit quand on a fait les études, où les deux parkings sont pleins et où il faut se stationner sur la voie rapide.

Jacques MOLINARI – C'est un point critique.

Laurence GONTARD – Tu peux mettre : « Accessibilité, y compris parking ».

Jacques MOLINARI – « Et notamment parking ».

Eric DAUFES – Parking évolutif, d'ailleurs.

Laurence GONTARD – C'est bon pour tout le monde.

A l'issue du Comité territorial, on mettra en ligne les supports. Je pense qu'un mail sera fait à l'ensemble des acteurs, comme après le précédent COTER, pour synthétiser la décision du COTER. Je m'engage peut-être un peu vite, mais on vous fera un mail de toute façon, ne serait-ce que pour vous dire bonjour.

Fabien PASTOUR – Il sera produit de toute façon un bilan de cette étape de la concertation.

Laurence GONTARD – Oui, mais au mois de décembre.

Fabien PASTOUR – Je pense qu'il est utile de fournir des éléments intermédiaires.

Eugène CAUVIN – Pour nous, c'est terminé, on n'aura plus de réunion.

Fabien PASTOUR – Pour l'instant, ce n'est pas prévu. Par contre, jusqu'en décembre 2014, on est censé quand même bosser ensemble. Il y aura donc une réactivation du groupe, quand on aura lancé l'étape 2, pour rentrer dans le détail du fuseau qui aura été retenu, pour trouver ensemble l'endroit où on met la gare précisément, pour discuter des accès routiers, etc. Je suppose qu'il y aura des groupes. Je m'avance un peu, je n'en sais rien, mais je le suppose.

Laurence GONTARD – Vous serez certainement invités à participer à nouveau, dès l'enclenchement de la phase suivante. Puis, dès le mois de décembre, vous êtes invités à participer à la concertation sur Nice-Italie. Il y a deux groupes : Nice et Menton.

Merci à tous pour votre implication dans ce groupe de travail.

(Applaudissements)

La séance est levée à 18 heures 15.

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

RESEAU FERRE DE FRANCE
Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LGV PACA
Les Docks - Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02