

SOMMAIRE

1. ACCUEIL	4
2. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL	4
3. ETUDE DES SCENARIOS	7
4. QUESTIONS SUR LES SCENARIOS ET SCHEMAS DE DESSERTE.....	13
5. LA TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE SECTEUR	21
6. QUESTIONS SUR LES SCENARIOS ET LEUR TRADUCTION SUR LE TERRITOIRE.....	23
7. LES ENJEUX DU TERRITOIRE.....	26
8. QUESTIONS SUR LES ENJEUX DU TERRITOIRE.....	27
9. AVIS SUR LES SCENARIOS.....	35
10. CONCLUSION.....	40

Participants :

GONTARD Laurence, KFH Communication (assistance à maîtrise d'ouvrage communication et concertation)

PASTOUR Fabien, chargé de projet territorial LGV PACA (RFF)

BOYER André, DDTM06

CHARBONNIAUD Jean-Paul, Association cagnoise des grands plans (ACGP)

COUSINIE Christiane, Association des Citoyens Laurentins

FABRE Caroline, Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Martimes (ADAAM)

FROMENT Jean-Claude, Association Défense Environnement Villeneuve (ADEV)

GIRAUD Patrick, Communauté urbaine Nice Côte d'Azur (CUNCA)

GOURMANEL Brigitte, Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros (ADHEC)

GOUX Jean-Michel, Amis du Rail Azuréen

GRANES-RIEU Laure, Ville de Valbonne

JOVER Serge, Association Défense Environnement Villeneuve (ADEV)

LEVERE Bernard, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence Metropole (CCI)

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

MARQUES Pascal, Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur

MONTABERT Olivier, Particulier

MULLER Guy, Communauté urbaine Nice Côte d'Azur (CUNCA)

MUSSI Philippe, Région PACA

ROLLAND Alain, Conseil Général des Alpes Maritimes

SIMON Martine, Syndicat des Transports Publics de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la-Napoule (STIP)

1. ACCUEIL

Laurence GONTARD - Bienvenue à cette première réunion du groupe de travail géographique sur le secteur de Sophia Antipolis. Cette réunion est la deuxième parmi les groupes de travail. Il y en a déjà eu un qui a eu lieu lundi sur le secteur Ouest des Alpes-Maritimes. Je vous remercie de votre participation. Je suis Laurence Gontard, responsable en assistance à maîtrise d'ouvrage de la concertation et de la communication sur le projet. La réunion étant enregistrée, un verbatim sera fait par la société Ubiquis. Je vous remercie tous de parler assez fort et de vous présenter avant chacune de vos interventions pour que les notes puissent être prises correctement.

Le groupe se déroulera en quatre temps :

- l'installation du groupe de travail, avec le rappel des règles de fonctionnement ;
- l'étude des scénarios ;
- l'inscription des scénarios dans le territoire ;
- les enjeux du territoire.

Après chacune des présentations, il y aura un temps réservé aux échanges et aux questionnements. Je vous remercie donc d'attendre la fin de chacune des parties pour poser vos questions. Sinon, on a un déroulé qui est très haché. Je vais passer la parole à Fabien Pastour, chargé de projet territorial sur le département.

2. INSTALLATION DU GROUPE DE TRAVAIL

Fabien PASTOUR - Bonjour à tous. Je m'appelle Fabien Pastour, je travaille chez Réseau Ferré de France. Je suis chargé de projet territorial de la LGV PACA pour le territoire des Alpes-Maritimes. Mon travail est d'être sur le territoire, d'apporter une information sur le territoire au sein de RFF, sur le projet pour ce territoire, mais aussi de faire remonter vos besoins vers RFF. Nous allons commencer, pour ce premier groupe de travail, par nous présenter les uns et les autres.

Tous les membres du groupe de travail se présentent.

Laurence GONTARD - Je laisse Fabien démarrer avec la présentation du groupe de travail.

Fabien PASTOUR - On est donc dans un groupe de travail. Où se situe le groupe de travail dans la gouvernance du projet LGV PACA ? Je vais passer assez vite sur la partie technique. Je vais vous parler uniquement de la concertation. Il y a un comité de pilotage qui réunit tous les financeurs du projet. L'Etat, l'Europe, la Principauté de Monaco, le Conseil régional PACA, les trois Conseils généraux dont les Alpes-Maritimes, Marseille-Provence Méditerranée, Toulon Provence Méditerranée, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix et la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur sont représentés au comité de pilotage.

Il y a ensuite le comité technique. En fait, ce sont les techniciens du comité de pilotage qui se réunissent et qui discutent du projet. Il est associé à des membres de la SNCF également. Il y a ensuite RFF, le maître d'ouvrage du projet qui conduit les études et qui démarrera les travaux. Il s'appuie sur des comités thématiques pour travailler sur des thèmes un peu particuliers, pour préparer des éléments d'information pour les techniciens et les financeurs.

Dessous, tout ce qui est en vert, c'est la partie concertation. Il y a, au même niveau que le comité de pilotage, ce que l'on appelle le comité de la concertation. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, nous avons la particularité d'avoir un nouveau Préfet de Région, Monsieur Parant, qui est un fan de concertation et qui n'a pas voulu que la concertation soit traitée en cinq minutes sur un coin de table, pendant le comité de pilotage. Il a demandé à ce que tous les membres du comité de

pilotage soient réunis dans une deuxième instance qui va se réunir pendant deux heures et qui ne va parler que de concertation, en parallèle des comités de pilotage et même en plus des comités de pilotage. Eux sont là pour suivre et évaluer le dispositif de concertation.

Le collège des acteurs rend compte au comité de la concertation. Il est là pour suivre le dispositif du point de vue de la société civile. Ce collège des acteurs est ouvert à toutes les associations et aux entités socioéconomiques qui veulent bien s'y inscrire, pour suivre les débats.

En dessous, il y a une commission consultative. La commission consultative est départementale et elle réunit les élus du département qui souhaitent s'exprimer auprès du Préfet ou discuter du projet entre élus.

Une personne qui est totalement indépendante de RFF va suivre la concertation de bout en bout. Il peut aller où il veut. C'est Monsieur Marzolf qui est le Vice-président de la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public. Il est là pour vérifier que le travail est bien fait sur le territoire. Il y a déjà des gens qui se sont orientés vers lui au cours du débat public pour lui demander des informations. Il nous a fait passer des demandes et on a dû répondre du mieux possible.

La concertation est adaptée à tous les publics. Environ treize réunions publiques vont se dérouler sur le territoire. Une a déjà eu lieu, le 15 septembre, à Nice. Il y en a eu également dans les autres départements. Ces réunions publiques servent à présenter à Monsieur tout le monde le projet dans son ensemble et à initier le désir de participer au projet, à initier également les premières participations en termes de registres ou de questions qui pourraient être envoyées et qui ont été posées dans la salle.

Ensuite, il y a un autre échelon : les groupes de travail géographiques. Ce sont ces groupes où vous êtes. Tous ceux qui veulent venir peuvent s'inscrire et participer au projet. On discute des enjeux du projet, en parlant plutôt du niveau local. Il y a également les groupes de travail thématiques. Il y en a trois à ce jour : un sur les gares, un sur le fret logistique et un sur l'agriculture et la viticulture.

Tous ces gens-là travaillent et rendent compte au comité territorial. Il y en a un par département. Il réunit les membres financeurs. Il réunit également des collectivités non financeuses. Toutes les Communautés d'Agglomération sont représentées. Il y a également certaines communes qui ne sont pas membres de Communautés d'Agglomération. Sont présents également des associations, des acteurs socioéconomiques. Le GIR Maralpin, la SECA RBN, la FNAUT, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers, les services de l'Etat sont représentés. Le comité territorial est censé faire la synthèse de ce qui est discuté en groupe de travail et proposer des choses directement au comité de pilotage. Vous voyez qu'il y a une partie technique en bleu et qu'il y a une partie concertation qui est très large, en vert.

Dans les groupes de travail, on peut parler du projet, mais l'essentiel de notre travail va porter sur les enjeux locaux du projet. Nous sommes réunis là pour discuter des points particuliers du territoire que notre approche technique et théorique n'aurait pas pu voir. Vous êtes aussi là pour nous aider, pour compléter nos études et nos informations. Vous êtes aussi là pour émettre votre avis sur les scénarios et options, puis dans un deuxième temps, pour discuter des fuseaux de passage.

Les groupes de travail thématiques sont là pour parler des connaissances générales sur un sujet. Ces groupes thématiques sont interdépartementaux. Dans ces groupes, on ne parle pas au niveau d'un département, mais on va couvrir les trois départements.

Vous voyez ensuite un petit morceau du calendrier de la concertation parce que la concertation a démarré en juillet-août, pour nous. Elle va se poursuivre jusqu'en décembre 2014. Chaque période de concertation correspond à certains enjeux. Une première période va nous conduire jusqu'à mi-octobre ou fin octobre, on va y parler des scénarios et surtout des grandes fonctionnalités, ce que le territoire veut dans ce projet. Ensuite, quand on saura ce que l'on veut, on va le projeter sur le

territoire en termes de fuseaux de passage, pour arriver à l'horizon de décembre 2011, avec des fuseaux de 1 000 mètres que l'on présentera au comité de pilotage.

Pour arriver à cela, on va avoir des réunions publiques. Il y en a eu une en septembre et il y en aura quatre autres, une dans chaque secteur des Alpes-Maritimes, dans lesquelles on présentera le résultat de tous nos travaux, de tout ce que l'on aura fait ensemble dans ces groupes de travail. On montrera au grand public tout ce qui a été réfléchi ensemble et proposé. Les groupes de travail thématiques vont également se dérouler dans cette période. Nous, nous allons nous voir quatre fois, dont la première fois aujourd'hui. Nous nous reverrons très bientôt, début octobre et ainsi de suite, jusqu'à mi-décembre.

Pour engranger les informations et lancer les choses, un comité territorial a eu lieu début septembre. Il y en aura un autre le 20 octobre. Puis, un comité territorial aura lieu le 6 décembre. On pourra vous communiquer toutes les dates. Ce comité territorial permettra de remonter les informations au comité de pilotage.

Autour de ce grand principe, il y a d'autres instances. Les élus se réuniront à plusieurs occasions, ainsi que le collège des acteurs à divers moments. Le comité de la concertation se réunira plus souvent que le comité de pilotage. Beaucoup de travail va donc être fait, à tous les niveaux, pour prendre en compte les avis du territoire.

Nous, on a quatre sessions de travail dont la première aujourd'hui. Nous sommes à Cagnes, salle du Val Fleuri. On s'y retrouvera le 5 octobre, de 14 heures à 18 heures, pour travailler ensemble. Puis, un deuxième set de travail se fera le 9 novembre et le 23 novembre. Là, on sera à Sophia Antipolis, à la salle SYMISA, place Joseph Bermond. On a eu des petits problèmes de location de salle. S'il y a des changements de salle, on vous renverra les invitations, avec les nouveaux lieux.

Le cadre de l'étude des groupes de travail, c'est le scénario des Métropoles du Sud. En 2009, on a eu une demande du Ministère d'étudier le scénario des Métropoles du Sud. Dans ces groupes de travail, on ne parlera donc que des Métropoles du Sud. On parlera du système ferroviaire global. Le projet s'appelle « LGV PACA », mais en fait, il va beaucoup plus loin. Ce projet est le seul projet LGV qui soit autant des lignes quotidiennes, avec une desserte des centres-villes, que du train à grande vitesse.

On va parler aussi beaucoup des objectifs de dessertes, du nombre de trains qui vont passer sur le territoire et qui vont s'arrêter. On va parler également de ce qui a été établi par le Conseil général en 2010. C'est aussi un des premiers projets qui prend les choses à l'envers. Par le passé, on construisait une nouvelle infrastructure et on déterminait ensuite les capacités qu'elle pouvait offrir et les nouveaux trains que l'on pouvait proposer. Là, on est parti à l'envers. Des financeurs nous ont dit qu'ils voulaient faire circuler tous ces trains sur leur territoire et nous ont demandé de nous débrouiller pour trouver l'infrastructure qui va y répondre. C'est de cette façon que ce projet a été développé.

Comme je vous l'ai dit, dans les deux premières séances de travail, on va prendre le temps ensemble de regarder toutes les fonctionnalités et pour voir quelles sont celles qui correspondent au territoire. Au cours des deux réunions suivantes, on va examiner le territoire, projeter ces fonctionnalités ensemble et voir ensemble les fuseaux.

Le groupe de travail, c'est une inscription ; c'est aussi un engagement. C'est un moment où on a besoin de vous. Si vous venez au premier groupe de travail, merci de venir aussi aux trois restants. Comme l'a dit Laurence, ces groupes sont enregistrés et un verbatim vous sera diffusé. Il y aura également une synthèse. Tout cela sera annexé au bilan de la concertation. Tout ce que l'on dira entre nous sera donc porté au bilan de la concertation.

On va vous distribuer des documents parce que pour travailler ensemble, il faut que vous ayez une base de travail complète. On va vous distribuer un kit du concertant qui contient énormément de documents. On va vous distribuer des atlas, dont un atlas principal, celui de la zone d'étude

préférentielle, pour voir comment on l'a construit. On va vous diffuser le rapport « Projet et Territoires » qui fait une synthèse de nombreuses études qui ont déjà été menées et qui permettent d'avoir beaucoup d'éléments. Puis, on regardera le détail complet des objectifs de desserte. Tous les documents qui sont mis à la disposition du groupe de travail sont mis en ligne sur le site et vous pouvez les télécharger. Si d'autres personnes veulent les documents, ils peuvent les télécharger sans aucun problème. Ils sont là pour cela.

Les groupes de travail sont censés produire des choses, mais ils sont aussi censés produire des demandes. Ces demandes seront identifiées, on les validera ensemble et on les diffusera à l'équipe projet. Dans ces groupes de travail, on va aussi pouvoir mobiliser des experts. On aura normalement, en permanence, le bureau d'études qui sera avec nous, mais au besoin, on pourra faire venir, si vous le souhaitez, des entreprises ferroviaires qui circulent sur nos voies. Aujourd'hui, c'est la SNCF ; demain, ce pourra être tous les exploitants européens. On pourra les faire venir pour qu'ils nous parlent par exemple de ce qu'ils ont envie de faire sur le territoire. On peut faire venir aussi des experts tracés, des experts environnementaux, etc. Tous les experts de RFF sont mobilisables et même d'autres experts, s'il le faut.

Le compte rendu de la réunion sera publié sur le site de la LGV. On préparera un ordre du jour à l'issue de la réunion d'aujourd'hui et on le discutera. Il pourra être complété de vos demandes. On vous demandera la plupart du temps de prendre connaissance des documents entre deux réunions pour pouvoir en parler lors de la réunion suivante et pour que la réunion soit productive.

Aujourd'hui, on va partager et comprendre les éléments qui ont permis de conduire au choix des quatre scénarios. On va en discuter. On va vous demander de prendre la parole sur ce point et de vous exprimer. Puis, on regardera aussi le territoire. L'enjeu, aujourd'hui, est d'initier le dialogue, de vous présenter ce que va être ce groupe de travail et de vous présenter d'autres éléments également.

Laurence GONTARD - Est-ce que vous avez des questions à poser sur le fonctionnement des groupes ? Pas de question. On continue sur les scénarios.

3. ETUDE DES SCÉNARIOS

Fabien PASTOUR - Comment RFF a construit ces scénarios ? Il y a des grands objectifs de base qui sont indissociables du projet et qui conduisent à ces scénarios. Tous ces scénarios y répondent. Le premier d'entre eux est d'assurer une desserte grande vitesse de toute une région. Les effets de la grande vitesse doivent être diffusés en PACA. C'est l'une des demandes principales du projet.

Ensuite, un temps de parcours est demandé et on le voit venir à tout moment. C'est de faire Nice-Paris en quatre heures. Pourquoi Nice-Paris ? Parce que du moment où on va de Nice à Paris, toutes les liaisons intermédiaires sont accélérées. Plutôt que de donner des temps pour chacune des villes qui pourraient être desservies par le projet, on a pris le grand trajet type, celui de Nice-Paris.

Après, comme on a parlé beaucoup des liaisons au quotidien, des TER, il y a aussi un objectif qui concerne le maillage des réseaux, pour que les réseaux puissent compenser leurs défaillances, pour permettre des circulations de l'un à l'autre et pour avoir en permanence des circulations. Actuellement, quand vous remontez sur Lyon, si les lignes sont en panne sur la rive droite, les trains sont basculés sur la rive gauche. Il faut un peu plus de temps pour aller à Lyon, mais vous y arrivez. Actuellement, entre Mandelieu et Vintimille ou entre Marseille et Toulon, on plante tout le réseau. Ce projet doit aussi améliorer cela.

On doit optimiser l'utilisation des lignes existantes. On doit prendre en compte la desserte des centres-villes, alterner les TGV et les trains et les faire arriver au cœur de la ville. On doit également prendre en compte tous les enjeux environnementaux. On doit aussi produire un projet

qui respecte les normes de coûts parce que la situation financière est celle que nous connaissons et qu'il faut l'avoir en tête.

Dans ce projet, on va avoir une nouvelle infrastructure. La nouvelle infrastructure nous permet aussi de desservir des points qui n'étaient pas desservis par le passé en grande vitesse ou qui n'étaient carrément pas desservis par le train. Elle nous permet ainsi de diffuser le bénéfice des transports en commun des trains dans les zones nouvelles. Il y a aussi la possibilité de réfléchir à de nouvelles gares. Comme on travaille sur le réseau, on doit aussi penser à implanter des lignes nouvelles, au plus près des lignes existantes quand on le peut. Il faut réfléchir à la manière de marier ces lignes entre elles.

Comment projette-t-on ces objectifs sur le territoire des Alpes-Maritimes ? Le premier objectif du train à grande vitesse est de desservir une zone des Alpes-Maritimes qui n'est pas desservie à ce jour, avec par exemple une nouvelle gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes qui permettrait d'avoir quatre TAGV. L'acronyme TAGV veut dire « train apte à la grande vitesse ». Le nom commercial utilisé par la SNCF est « TGV ». Pour RFF, ce sont des TAGV. Ce sont quatre TGV par heure et par sens.

Le deuxième objectif est d'avoir des temps de trajet horaires entre grandes cités aux normes européennes, comme cela se fait en Allemagne, en Hollande et dans d'autres pays en Europe, c'est-à-dire environ une heure entre Marseille et Nice.

Le troisième objectif, essentiel, est d'avoir, pour les gens qui vont travailler en train, des TER supplémentaires, d'avoir par exemple 8 TER par heure et par sens entre Cannes, Antibes et Nice, avec un système équivalent des TER à Paris, soit un train toutes les six minutes pour aller travailler.

Tout cela a conduit à avoir quatre scénarios qui répondent à tous les objectifs de desserte énoncés :

- le scénario le plus proche des centres-villes ;
- le scénario le plus rapide ;
- le scénario le plus économique ;
- le scénario le plus maillé.

Ces quatre scénarios choisis par les financeurs, au sein du comité de pilotage, ne sont pas quatre scénarios exclusifs. Il ne faut pas en choisir un parmi les quatre. On peut choisir des morceaux de chacun des quatre et éventuellement, proposer des choses qui n'y sont pas pour en faire un cinquième.

Je vais aller assez vite sur le scénario le plus proche des centres-villes. Dans tous les scénarios, il y a une constante qui est le passage de Marseille-Saint-Charles en souterrain, pour gagner au moins vingt minutes sur la traversée de Marseille. Vous voyez une flèche orange et verte. Cela veut dire qu'on essaie de combiner ligne nouvelle et ligne existante. On va mettre des voies nouvelles à côté des lignes existantes, pour arriver à dépasser tous les grands défauts.

On arrive sur la frontière entre les Bouches-du-Rhône et le Var. On crée un barreau, une ligne nouvelle pour desservir Toulon centre en souterrain. On passe sous Toulon, pour gagner du temps et on dessert le centre-ville de Toulon. Ensuite, on va arriver sur un nouveau pôle d'échanges qui sera l'Est Var. L'Est Var est une gare nouvelle qui devrait être dans le secteur les Arcs, Draguignan, le Muy. On ne sait pas où elle est. Il faut qu'elle soit placée dans le secteur territorial Est Var. Comme vous le voyez, on va combiner lignes nouvelles et lignes existantes, dans tout ce secteur, pour profiter des atouts de la ligne existante. On rajoute des voies à côté et on est à grande vitesse. Quand elle ne le permet pas, on crée des barreaux nouveaux, des bouts de ligne droite en plus, pour avoir une desserte grande vitesse jusqu'à l'Est Var.

On arrive ensuite à une ligne nouvelle qui permet d'atteindre Nice-Aéroport, un pôle d'échange nouveau. Vous voyez ici apparaître Ouest Alpes-Maritimes, Ouest 06, qui est une gare nouvelle que l'on propose à l'intersection de Grasse. Comme vous le voyez à l'écran, ce sont des flèches. Il n'y a aucun placement connu de cette gare. On ne sait pas où elle est et on peut en discuter. C'est l'un des grands enjeux des groupes de travail.

Dans ce scénario, on arrive à Nice-Aéroport, un nouveau pôle d'échange que l'on pense pouvoir mettre à côté du pôle Saint-Augustin. Dans cette zone, il y a actuellement le MIN qui va déménager. L'intérêt de cette gare est de pouvoir être connectée à l'aéroport, de délester l'aéroport de tous ses vols classiques, de ses vols simples domestiques et de lui redonner une programmation internationale. Puis, on va traverser Nice en surface. En créant ce pôle Nice-Aéroport, on va pouvoir passer sur les voies existantes entre Nice et Nice-Aéroport. Derrière, on crée une ligne nouvelle jusqu'à l'Italie, avec une gare nouvelle, Monaco souterrain.

C'est un scénario qui prévoit 14,2 milliards de travaux à l'horizon 2023, auxquels il faut ajouter 3,1 milliards à l'horizon 2040. Quand on dit « horizon 2023 », ce sont tous les aménagements nécessaires pour accueillir l'augmentation du trafic prévu sur le réseau. Ce ne sont pas que les lignes nouvelles, ce sont aussi beaucoup de travaux sur les lignes existantes. C'est pour arriver à prendre en compte les 80 à 90 millions de passagers qui sont attendus à cet horizon. Les 3,1 milliards sont à mettre pour absorber les 110 millions de passagers qui sont attendus à l'horizon 2040.

Le scénario plus rapide se caractérise par plus de lignes nouvelles. Sur Marseille, on ne change pas. On arrive sur Toulon est au lieu de Toulon centre. On passe donc au nord de Toulon, en tunnel. Puis, il y a un barreau de lignes nouvelles jusqu'à l'Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice-Aéroport. La particularité de ce scénario est de passer sous Nice, en tunnel. On ne passe pas par Nice ville, on passe dessous Nice. On débouche du côté de Saint-Roch – on ne sait pas, mais on imagine qu'à cet endroit, on peut mettre une sortie de tunnel – pour ensuite filer vers l'est en prenant une combinaison ligne nouvelle/ligne existante jusqu'à l'Italie, en passant par Monaco souterrain.

Ce scénario a un coût d'aménagement supérieur parce qu'il y a plus de lignes nouvelles. Le coût est de 13,2 milliards à l'horizon 2023 et de 4,1 milliards pour réaliser un projet qui réponde aux objectifs de 2040.

Le scénario le plus économique utilise plus de lignes existantes. Marseille-Saint-Charles ne change pas. Dans ce scénario, on n'est pas au centre de Toulon, mais à l'est de Toulon. On combine avec une ligne existante pour arriver à l'Est Var. On a toujours une ligne nouvelle jusqu'à Nice-Aéroport en passant par Ouest Alpes-Maritimes. On passe en surface dans Nice, sur les lignes existantes. Puis, on file vers l'Italie, toujours en combinant avec les lignes existantes. Ce scénario a un coût de 12,6 milliards auxquels il faut rajouter 3,3 milliards.

Le plus maillé est un scénario qui permet d'avoir au moins huit maillages possibles entre réseau classique et réseau nouveau. Ce sont des points dans lesquels on va pouvoir faire passer des trains à grande vitesse sur le réseau classique, en cas de panne sur la ligne nouvelle ou des trains qui viennent du réseau classique sur le réseau nouveau. Vous les voyez représentés par des étoiles bleues, sur le territoire. Dans ce scénario, la particularité, sur Toulon, est que la gare se trouve à l'ouest, dans un secteur qui pourrait être entre Saint-Mandrier et la Seyne. Puis, on passe Toulon en tunnel, on file vers l'Est Var. On arrive à l'Ouest Alpes-Maritimes et à Nice-Aéroport. Dans ce scénario, il y a une particularité qui est la desserte de Cannes, avec un raccordement que l'on appelle une virgule en ferroviaire, qui permettra des branchements de trains de la ligne nouvelle vers Cannes. Ce scénario a un coût de 14,5 milliards à horizon 2023 auxquels il faut rajouter 3,3 milliards en prenant en compte les objectifs à horizon 2040.

Je vais prendre un peu de temps pour ouvrir avec vous le guide du concertant qu'on va vous remettre, pour vous le présenter page par page. C'est l'un des documents fondamentaux de notre travail. On va ouvrir tous ensemble ce kit pour vérifier qu'il contient bien tous les éléments.

Dans ce kit, vous avez une première page qui dit ce qu'est un kit du concertant. Il y a surtout, sur cette première page, le nom des correspondants territoriaux – Nicolas Alla dans le Var, Stéphane Rosso dans les Bouches-du-Rhône et moi-même dans les Alpes-Maritimes – et vous avez notre adresse mail. C'est cette adresse que je vous demande d'utiliser quand vous m'écrivez : concertation06@lgy-paca.fr. Vous l'avez sur le document. L'intérêt d'utiliser cette adresse est que ce que vous allez m'écrire sera porté au bilan de la concertation, ce qui peut être intéressant.

Ensuite, vous avez la plaquette de la LGV PACA qui est un document général d'information. Elle est disponible pour le grand public, il est donc normal qu'on vous la remette. Elle contient des éléments assez généraux sur le projet, ainsi que des éléments de contexte.

Vous avez une fiche qui s'appelle « Participer à la concertation, votre avis compte ». Elle vous donne les grands éléments de la concertation, vous indique comment a été construite la charte. Elle vous donne les dates des réunions publiques, les dates des réunions des groupes de travail et le planning de nos réunions. Elle vous dit aussi comment exprimer votre avis. Vous pouvez nous donner votre avis de plein de manières différentes, d'abord aujourd'hui en vous exprimant. Vous pouvez également nous écrire *via* internet, vous pouvez écrire des éléments sur les registres, vous pouvez même nous envoyer des courriers.

La charte de la concertation est un élément très important dans le kit. La LGV PACA a la particularité d'avoir une charte de la concertation qui a été coécrite par tous les acteurs que vous avez en dernière page. Le stylo n'était pas dans les mains de RFF. Des groupes de travail ont été organisés pour écrire cette charte. Elle n'est pas dans le standard de RFF. On a déjà des chartes que l'on aurait pu utiliser, mais on a préféré faire cela. Elle permet ainsi d'avoir l'inscription du vrai besoin de discussion ou de débat sur un territoire. Des gens qui sont représentés ici ont d'ailleurs participé à cette charte. Il faut la lire et il faut savoir comment chacun d'entre nous peut agir sur ce projet.

Vous avez ensuite un document A3. C'est un synoptique qui explique comment nous sommes arrivés à établir des scénarios. Ce document est beaucoup plus largement détaillé dans le document suivant qui est beaucoup plus long, qui compte une trentaine de pages et qui décrit la démarche de sélection des scénarios et la manière dont nous allons arriver à des fuseaux. C'est une synthèse des démarches méthodologiques que l'on va appliquer pour arriver à choisir les fuseaux de passage. Cela vous donne tous les éléments qui ont conduit à avoir un certain nombre de scénarios que l'on a présentés au comité de pilotage et vous explique comment ceux-ci vont être débattus ensemble, pour arriver, un jour, à avoir un seul scénario.

Vous avez ensuite des fiches secteur. Vous avez tous les territoires traversés par ce projet dont celui de l'Ouest des Alpes-Maritimes. A l'intérieur, vous avez une fiche A3 qui vous donne, pour ce secteur, Ouest Alpes-Maritimes, une carte du territoire, avec les différentes variantes étudiées : une gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes, une gare nouvelle avec un raccordement en tunnel, une gare à Cannes surface, une gare à Cannes en souterrain, une gare à la Bocca, avec un tunnel filant. Sur la page à côté, vous avez des fils de différentes couleurs que je vais vous expliquer un peu après et qui sont les schémas de desserte, c'est-à-dire le nombre de trains qui vont circuler sur le territoire pour atteindre les objectifs de desserte.

A l'intérieur de cette fiche A3, vous avez ce que l'on appelle la matrice multicritère qui est la base de comparaison de tous les scénarios et variantes. La matrice multicritère est issue du schéma national de l'Institut des Transports. Cette matrice porte normalement sur un réseau autoroutier, mais on l'a adaptée avec les co-financeurs pour la rendre utile au ferroviaire. Comme vous le voyez, cette matrice prend en compte des objectifs de transport certes, mais aussi les motifs

environnementaux, les éléments du territoire, ainsi que les motifs socioéconomiques. Tous les éléments de l'étude sont passés au crible de cette matrice.

A l'intérieur du feuillet A3, vous avez une fiche qui vous décrit chaque variante fonctionnelle, les unes après les autres. Prenons la fiche C1 par exemple qui correspond à la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes. Elle vous dit que c'est une gare nouvelle à l'intersection de la ligne existante Cannes-Grasse qui est quelque part que la ligne et qui permet une correspondance TER. Elle vous donne la longueur de la traversée du secteur qui est environ de 34 kilomètres dont environ 25 kilomètres de tunnel. On sait que l'on doit parcourir ce secteur en dix minutes environ.

En-dessous, vous avez deux tableaux, l'un à l'horizon 2023 et l'autre à l'horizon 2040, sur le coût cumulé des travaux à faire pour arriver aux objectifs de 2023 et de 2040. Par exemple, en 2023, le coût est de 3,9 milliards. Il faudra faire un doublement du réseau Cannes-Grasse, il faudra faire un saut de mouton à la Bocca et rajouter des voies à quai dans la gare de Cannes. Puis, en 2040, il faudra travailler sur des voies à quai à Cagnes ou à Antibes.

Vous avez ensuite des schémas desserte qui vous expliquent les objectifs de desserte dans cette zone, à l'horizon 2023 et à l'horizon 2040. On vous donne enfin les atouts, les faiblesses et les enjeux territoriaux propres à cette zone.

Au dos de cette fiche, vous avez la localisation géographique globale de ce secteur. Dans le cas du scénario C1 par exemple qui est une gare nouvelle à l'Ouest Alpes-Maritimes, vous avez une flèche énorme qui représente la gare nouvelle sur la ligne Cannes-Grasse. Vous voyez que la flèche est près de Mouans-Sartoux, mais on ne sait pas où sera cette gare. On aurait pu enlever Mouans-Sartoux de cette page parce que les gens croient que la gare est à Mouans-Sartoux, alors qu'on ne sait pas où elle est à ce jour. Tout l'enjeu est d'en discuter ensemble.

Je vous laisserai le loisir de regarder tranquillement toutes les fiches secteur de tous les secteurs. On ne va pas le faire maintenant. On va passer aux fiches scénario qui ont été présentées au comité de pilotage. Il y en a neuf. Vous avez des combinaisons des quatre variantes fonctionnelles. Le but du jeu a été de prendre chacune des variantes fonctionnelles, de construire des scénarios qui vont d'Aix jusqu'à l'Italie et qui permettent de répondre aux différents objectifs énoncés tout à l'heure, de les chiffrer et de donner des éléments d'information progressifs.

Vous voyez par exemple le scénario A. Vous avez en haut un synoptique de ce que pourrait être la ligne. Ce n'est pas un tracé, c'est simplement une infrastructure au hasard. Vous avez le coût de la ligne nouvelle entre Marseille et Nice, soit 14,8 milliards, le coût des aménagements du réseau existant, soit 2,1 milliards et le coût des travaux de la section Nice-Italie. Pourquoi la section Nice-Italie est-elle à part ? Au tout début, quand l'Etat nous a demandé de travailler sur ce projet, on devait travailler sur Aix-Nice. En janvier 2011, on nous a demandé de rajouter dans notre projet le secteur qui va d'Aix à l'Italie et d'aller jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Le secteur est donc traité à part puisqu'au départ, la volonté était de bien montrer le coût de chacune des parties, mais le projet va bien d'Aix à l'Italie.

Vous avez ensuite les coûts cumulés à l'horizon 2023 et les coûts cumulés à l'horizon 2040. Vous avez, sur chacun des secteurs, ce que vont coûter les travaux sur la ligne nouvelle, sur la ligne existante, ainsi que le coût des gares nouvelles. Vous avez ensuite certains éléments qui caractérisent le site.

De l'autre côté de cette page, vous avez, pour ce scénario, la réalité de la matrice multicritère, les atouts, les faiblesses. Ensuite, à l'intérieur, vous avez les éléments techniques qui caractérisent ce scénario. Vous avez les éléments de temps de parcours pour les dessertes précises : Marseille-Nice avec un certain nombre d'arrêts, Marseille-Toulon, Paris-Nice, Marseille-Gênes, etc. Vous avez, avec un certain nombre d'arrêts, les temps de parcours actuels, les temps de parcours projetés. Vous avez également les circulations dans les tableaux qui sont en dessous, à l'horizon 2023 et à l'horizon 2040. Ce sont les nombres d'arrêts de trains en gare, aux différentes échéances du projet.

Vous avez ensuite un tableau qui vous décrit les aménagements sur le réseau existant dans les secteurs de Marseille-Aix, Toulon, l'Est Var, l'Ouest Alpes-Maritimes, et Nice-Italie, aux deux horizons de projet.

Ce scénario est caractérisé par une longueur totale estimée de 144 kilomètres, avec 205 kilomètres de ligne nouvelle et 96 kilomètres de tunnel. Sont cités ensuite des enjeux : des enjeux techniques, des enjeux environnementaux et des enjeux territoriaux.

Vous avez cela pour les neuf scénarios qui ont été présentés au comité de pilotage du mois de juillet et qui lui ont permis de présenter à la concertation les quatre scénarios que vous retrouvez sur le document A3 qui suit et qui est une synthèse. Ce sont les scénarios que vous retrouvez sur le dépliant et sur les panneaux que l'on a communiqués à la presse. Ce sont des synthèses de chacun des scénarios.

Vous avez enfin quatre fiches qui correspondent aux quatre scénarios, avec les éléments que je vous ai présentés et qui sont repris, notamment les temps de parcours et les dessertes, soit un temps de 3 heures 55 pour Nice-Paris direct, sans arrêt, pour le scénario 1. Vous avez également des éléments de coût, les enjeux environnementaux, des éléments de cohérence territoriale.

Vous avez beaucoup d'éléments à regarder. Je vous demande de prendre le temps de prendre connaissance de tous ces éléments entre deux groupes de travail et éventuellement, de me faire un retour à la prochaine séance. On vous remettra ensuite un document qui présente différentes cartes.

J'en viens aux schémas de desserte. Les techniciens les appellent des réticulaires. Moi, j'ai appelé cela des schémas de desserte. Je vais vous expliquer les codes couleurs et on regardera ensuite les schémas de desserte au niveau du projet, puis appliqués au territoire.

En rouge, vous avez les sillons – en ferroviaire, un sillon est un tracé parcouru par un train – compatibles à la grande vitesse et parcourus par des trains aptes à la grande vitesse, les TGV. Quand on passe dans une gare, et que les traits sont fins, cela signifie que le train s'arrête en gare. Les gros traits signifient que le train est traversant et ne s'arrête pas en gare.

Vous avez ensuite des inter-cités. Ce sont des TER qui font des grandes lignes. Les trains qui vont relier les grandes villes du territoire sont en violet. Vous voyez par exemple que celui-là s'arrêterait à la gare de Cagnes. Les trains en orange sont les TER semi-directs. Ils ne s'arrêtent pas dans toutes les gares. Un trait continu sur toute la longueur signifie qu'il y a un train par heure et par sens. Le trait en pointillés veut dire un train toutes les deux heures et par sens.

J'ai fait un zoom sur le secteur qui nous concerne, de la frontière du Var jusqu'à Nice Saint-Augustin actuel. Vous avez la ligne Marseille-Vintimille qui est la ligne Marseille-Cannes-Grasse. Entre Grasse et Cannes, actuellement, il y a un TER par heure et par sens qui s'arrête à Cannes et qui file ensuite vers Vintimille. Il y a deux trains aptes à grande vitesse qui circulent, un TER inter-cité et un TER omnibus. Puis, il y a un train qui démarre à Cannes-La-Bocca, qui est un TER et qui va filer vers l'Italie.

Le schéma de desserte 2023 qui a été porté par les financeurs a été voté par le Conseil régional. Le Conseil régional est autorité organisatrice des transports régionaux et les TER sont de sa compétence. Il a donc fait délibérer son assemblée sur les schémas de desserte et elle a voté ces schémas de desserte, à l'horizon 2030 et à l'horizon 2040.

Voilà ce que propose le système ferroviaire global que l'on vous présente. Sur le secteur Cannes-Grasse, il y aurait quatre TER par heure qui rejoindraient Cannes, dont deux qui iraient jusqu'à Vintimille. Deux TER par heure et par sens partiront de l'ouest, passeront par Cannes et iront jusqu'à l'Italie. Il y aurait également deux semi-directs, un inter-cité et un train apte à la grande vitesse passerait à Cannes toutes les deux heures. En gros, on va dire qu'il y a un train par heure passant par Cannes. Puis, il y a la gare nouvelle Ouest Alpes-Maritimes où passent trois trains à

grande vitesse par heure, auxquels on ajoute des trains qui ne s'arrêtaient pas toutes les heures, mais toutes les deux heures.

On arrive en 2040. En 2040, on renforce la desserte en rajoutant des TER, en rajoutant des inter-cités et en augmentant le trafic à grande vitesse. On a toujours les quatre TER par heure et par sens entre Cannes et Grasse, mais au lieu de s'arrêter à Cannes pour deux d'entre eux, ils sont prolongés jusqu'à l'Italie. On a toujours les deux TER par heure qui viennent de l'ouest, deux semi-directs, un train inter-cité et un sillon train à grande vitesse qui prend la ligne littorale et vient de Saint-Raphaël. Vous voyez que la desserte sur la ligne nouvelle est renforcée.

Si on compare les scénarios 1, 2, 3 et 4, pour savoir ce que permet chacun d'entre eux, on voit que le fait d'avoir un raccordement, des branchements de la ligne nouvelle vers la ligne classique en amont de Cannes crée ce sillon qui vient en substitution de celui-ci. Les entreprises ferroviaires qui étaient avec nous lors de la préparation de ces éléments nous ont dit que s'il y avait un barreau qui permettait de faire un branchement de la ligne nouvelle vers la ligne existante, elles allaient privilégier la circulation qui était sur une ligne classique pour la mettre sur une ligne nouvelle et la faire débrancher vers Cannes. Cela veut dire que Saint-Raphaël n'est plus desservi par la grande vitesse, de manière systématique. Ce sont des schémas de desserte en heure de pointe, ce qui veut dire qu'en dehors de la pointe, on peut faire circuler d'autres trains. Là, vous voyez ce qui va se passer le matin, quand les gens vont travailler et le soir, quand ils vont rentrer.

A l'horizon 2040, vous voyez qu'on renforce les dessertes en TER sur la ligne Grasse-Cannes-Vintimille, les dessertes en grande vitesse, les dessertes sur la ligne littorale. Le TGV qui débranche, dans le scénario 4, a une fréquence par heure.

4. QUESTIONS SUR LES SCENARIOS ET SCHEMAS DE DESSERTE

Philippe MUSSI - Excusez-moi, j'ai une question. On parle de la pointe TER. Le moment où va avoir envie de mettre plus de TGV n'est pas forcément le même que celui où veut mettre plus de TER. Quand vous parlez d'heures de pointe, est-ce que vous pouvez préciser un peu ?

Fabien PASTOUR - L'heure de pointe, c'est de 7 heures à 9 heures le matin, quand les gens vont travailler. C'est aussi un moment où beaucoup de trains à grande vitesse doivent desservir un territoire pour des gens qui viennent pour affaires ou autres. C'est donc un moment de la journée où des trains de vitesses différentes se retrouvent sur le réseau et où il y a un grand besoin. C'est le moment de la journée où il faut avoir le plus de TER sur le réseau, mais c'est aussi le moment où des trains à grande vitesse doivent arriver pour les gens qui travaillent.

Brigitte GOURMANEL - Si on rajoute une ligne à grande vitesse sur la ligne historique, cela va saturer. On sait bien que c'est le cumul des trains de différentes vitesses qui provoque cette saturation. Je ne vois pas pourquoi on rajoute un train à grande vitesse au milieu des TER.

Fabien PASTOUR - Où ?

Brigitte GOURMANEL - Au niveau du débranchement, dans le scénario 4.

Fabien PASTOUR - Ce train à grande vitesse remplacerait le train à grande vitesse qui viendrait de l'ouest.

Brigitte GOURMANEL - On fait justement la ligne à grande vitesse pour ne plus avoir de trains à grande vitesse sur la ligne historique. On nous a expliqué que c'est la juxtaposition des trains de vitesses différentes qui provoquait la saturation.

Fabien PASTOUR - Tout à fait.

Brigitte GOURMANEL - Maintenir un train à grande vitesse sur la ligne historique conserve cet effet de saturation.

Fabien PASTOUR - La ligne à grande vitesse permet de ne pas rajouter de trains à grande vitesse sur la ligne historique. L'augmentation du trafic de la grande vitesse est prise par la nouvelle infrastructure. En faisant la grande vitesse, comme vous dites, on limite le nombre de trains qui vont vite sur la ligne classique.

Brigitte GOURMANEL - On maintient les TGV actuels sur la ligne historique.

Fabien PASTOUR - Si vous regardez les schémas qui correspondent aux scénarios, vous verrez que la desserte n'est plus la même qu'actuellement. On priorise la ligne classique pour les trains du quotidien. Ceux qui sont prioritaires sur la ligne classique sont les TER et ceux qui sont prioritaires sur la ligne à grande vitesse sont les trains à grande vitesse.

Ce débranchement est figuré ici à Cannes-La-Bocca, mais on ne sait pas où il va arriver. Quel que soit le scénario, des trains passeront à Cannes et fileront vers l'est. Les entreprises ferroviaires nous ont demandé de faire passer un TGV par heure, à l'horizon 2040, pour récupérer de la clientèle grande vitesse sur le littoral également, mais il est clair que la grande vitesse est privilégiée sur la ligne nouvelle. Je voulais savoir si j'avais répondu à votre question.

Pascal MARQUES - L'heure de pointe, pour arriver à Nice, quand on y travaille, est entre 7 heures 30 et 8 heures 30. Pour arriver en TGV à Nice à ces heures de pointe, il faut partir de Marseille à 5 heures.

Fabien PASTOUR - Vous ferez Marseille-Nice en moins d'une heure. La pointe est assez large sur les Alpes-Maritimes. J'ai pris des TER pendant longtemps dans la région et je le sais.

Laurence GONTARD - Y a-t-il d'autres questions sur les scénarios ?

Jean-Claude FROMENT - Vous avez fait la présentation des différents scénarios. Dans les trois premiers scénarios, les TGV aboutissent à une gare nouvelle, située aux environs de Saint-Augustin. Dans le quatrième scénario, la liaison entre Saint-Augustin et Nice centre se fait par un tunnel. Sur les trois premiers scénarios, la seule liaison qui existe entre Nice Saint-Augustin et Nice centre compte deux voies. Pensez-vous pouvoir faire passer tout le trafic que vous avez présenté sur deux voies ?

Fabien PASTOUR - La particularité, assez surprenante, de l'effet de la création d'une gare nouvelle près de l'aéroport, c'est que la distance entre cette gare nouvelle et la gare de Nice est assez courte. Un TGV qui va s'arrêter à Nice-Aéroport n'aura pas le temps de réaccélérer suffisamment pour avoir une grande vitesse dans ce secteur. En gros, tous les trains entre Nice-Aéroport et Nice-Ville, que ce soient les TER, les trains à grande vitesse, les trains inter-cités, auront la même vitesse. On va faire ce que l'on appelle une domestication ferroviaire, c'est-à-dire qu'on va mettre les trains à la queue-leu-leu, les uns derrière les autres. On ne va pas rajouter de voies, on va rajouter des communications entre les voies pour permettre des échanges suffisants. On va modifier la signalisation, c'est-à-dire tous les feux qui sont sur la voie et qui permettent de mettre les trains espacés les uns des autres. Actuellement, on a un bloc qui dure quatre à cinq minutes. On va réduire le bloc et on va mettre des trains qui sont toutes les deux minutes, les uns derrière les autres.

L'intérêt d'avoir cette gare Nice-Aéroport, c'est que cela va être une gare importante. Ces grosses gares structurent le réseau. C'est ce que font nos amis suisses, allemands et hollandais, ils ont des gares énormes qui leur servent de point de rencontre des trains et qui permettent aussi de mettre les trains les uns derrière les autres et de gagner le temps qu'il peut y avoir entre les trains pour leur permettre de se mettre à la queue-leu-leu. C'est assez surprenant, mais cela permet d'augmenter le trafic, de façon assez simple, avec deux voies et cela marche.

Serge JOVER - Vous parlez de domestication ferroviaire. Quelle est la distance raisonnable entre les TGV ?

Fabien PASTOUR - Quand un train à grande vitesse s'arrête dans une gare, il y a le temps d'arrêt qui est de quelques minutes et il lui faut ensuite cinq à six minutes ensuite pour atteindre la grande vitesse.

Serge JOVER - Entre la gare de l'Ouest Alpes-Maritimes et Nice, est-ce que vous pensez qu'on va avoir un TGV à grande vitesse ?

Fabien PASTOUR - En fait, la ligne à grande vitesse n'a pas de vitesse établie sur tout le long du parcours. Elle dépend du secteur et des arrêts. Par exemple, dans ce secteur entre Saint-Augustin et la nouvelle gare de l'Ouest Alpes-Maritimes qui sera quelque part entre Cannes et Grasse, la distance et la topographie ne permettent pas de remonter à pleine vitesse quand un train s'arrête. Est-ce qu'on en a vraiment besoin ? Non. Le train s'arrêtant à Nice-Aéroport va ralentir à vitesse raisonnable. Par contre, dans l'autre sens, il va réaccélérer. A l'Ouest Alpes-Maritimes, on aura besoin d'avoir une gare qui permette de faire passer les trains plus lents rapides.

Serge JOVER - Ce qui veut dire – je résume – que la traversée des Alpes-Maritimes ne se fera pas à grande vitesse.

Fabien PASTOUR - Elle va se faire en partie à grande vitesse. Dans le cadre où on aurait un tunnel sous la ville de Nice, on aurait tout intérêt à avoir une ligne qui permettrait une vitesse plus importante permettant de passer plus vite dans le tunnel. En fait, cela dépend des fonctionnalités qu'on va choisir. Cela permettra de choisir les vitesses.

Serge JOVER - Il y a des trains qui ne s'arrêteront pas.

Fabien PASTOUR - S'il y a un tunnel sous Nice, il se peut qu'il y ait des trains qui s'arrêtent à Nice-Aéroport et qui filent ensuite vers l'Italie en reprenant très vite de la vitesse.

Alain ROLLAND - Il pourrait même y avoir des trains qui s'arrêteraient à l'aéroport.

Christiane COUSINIE - On ne parle pas du tout du fret.

Fabien PASTOUR - Il y a des trains à grande vitesse, des TER, des trains inter-cités, mais il n'y a pas de trains fret. Les trains fret ne circulent pas pendant les pointes, ils circulent en dehors des pointes. Actuellement, vu la congestion du réseau, ils n'arrivent même pas à circuler pendant la journée. Ils circulent la nuit quand on peut.

Ce projet est un projet global de tout le système ferroviaire PACA qui va permettre à RFF de pouvoir travailler tranquillement la nuit pour réparer le réseau. Pourquoi ? Parce qu'en développant la capacité du réseau pour la pointe, quand on n'est plus en pointe, pendant la journée, on n'a pas besoin d'un nombre de TER aussi important. On peut donc enlever un TER qui roule à 100 ou à 120 kilomètres-heures et mettre un train fret à la place qui roule à 100 kilomètres-heures. Pendant la journée, on pourra donc faire circuler les trains et les enlever la nuit. On peut réutiliser la capacité qu'on gagne pour les TER pour faire passer du fret.

Cette question des trains fret a été posée par Richard Marafrà qui nous a demandé, dans un des comités territoriaux, de créer un groupe thématique « fret », pour justement voir comment mettre du fret sur le système ferroviaire.

Serge JOVER - Vous allez faire passer du fret sur la ligne à grande vitesse.

Fabien PASTOUR - La ligne à grande vitesse, compte tenu de la configuration de la région et des pentes, ne sera pas dimensionnée pour du fret puisqu'une ligne fret à grande vitesse coûte entre 30 et 40 % plus cher. Vu la topographie de la région et les pentes, elle ne sera absolument pas compatible avec du matériel fret classique. Il faudrait développer du matériel fret spécifique sur cette ligne ou faire des trains plus courts qui ne seraient pas rentables.

Jean-Claude FROMENT - Vous êtes en train de réaliser actuellement le segment de la prochaine voie entre Antibes et Cannes. Est-ce que vous comptez utiliser cette partie littorale pour rebrancher la ligne nouvelle et faire passer des TGV ?

Fabien PASTOUR - Actuellement, on sait qu'on devra arriver du côté de Nice-Aéroport. On sait à peu près où on va être la gare, dans le secteur, entre Cannes et Grasse. Mais comment passe-t-on de l'un à l'autre ? Comment arrive-t-on à Nice-Aéroport ? On ne le sait pas encore. C'est un peu l'objet du groupe de travail. Est-ce qu'on arrive très tôt sur la ligne classique ? Je ne pense pas. On ne devrait pas utiliser beaucoup la ligne classique dans ce secteur parce que cela voudrait dire qu'il faudrait ajouter des trains supplémentaires. Vu la difficulté à rajouter déjà une troisième voie, ajouter une quatrième voie pour mettre des TGV, pour avoir deux voies qui seraient plutôt trains classiques et deux voies qui seraient plutôt trains à grande vitesse, j'ai du mal à l'imaginer à ce jour. Je ne sais pas où on va arriver sur le secteur, mais je vois mal mettre une ligne très tôt sur la ligne classique et rajouter des voies supplémentaires.

Christiane COUSINIE - Si on veut vraiment arriver à Saint-Augustin, il n'y a pas beaucoup de possibilités, pour ne pas dire aucune.

Fabien PASTOUR - En tant qu'ingénieur, je peux dire qu'on trouvera toujours des possibilités.

Christiane COUSINIE - Il faut voir comment.

Fabien PASTOUR - Actuellement, je ne sais pas vous dire où ni comment on va arriver à se brancher sur la gare Nice-Aéroport. On sait à peu près où elle est, mais vu qu'on ne sait pas où est la gare du côté Ouest Alpes-Maritimes, on ne sait pas encore comment on va y arriver.

Laure GRANES-RIEU - J'avais deux questions, d'abord sur les pré-requis. L'étude porte sur les objectifs. Vous annoncez quatre heures de temps de trajet entre Paris et Nice. On est persuadé que les quatre heures sont atteignables, mais le sont-ils à l'horizon 2023 ou à l'horizon 2040 ?

La deuxième question est la suivante. Dans tous les scénarios, on part du principe qu'il y a obligation de création d'une nouvelle gare sur l'Ouest 06. Il n'y a pas de scénario sur l'utilisation des gares actuelles, notamment la gare de Cannes.

Fabien PASTOUR - Concernant la grande vitesse, comme je l'ai dit tout à l'heure, le scénario le plus rapide est de 3 heures 50 sans arrêt, c'est-à-dire direct Paris-Nice. Cela existe, il y en a déjà qui l'ont. Normalement, il y aura toujours un ou deux arrêts en route. Faire le trajet soit en quatre heures, soit en moins de quatre heures : c'est l'un des objectifs qu'on nous a fixés et on ne peut pas y déroger. C'est à l'horizon 2023, avec la nouvelle infrastructure.

Concernant la gare de l'Ouest Alpes-Maritimes, on avait, dans les variantes fonctionnelles, comme je vous l'ai dit, la possibilité de passer par Cannes centre, Cannes-La-Bocca. Cette solution coûtait des centaines de millions supplémentaires par rapport à la solution de la gare Ouest Alpes-Maritimes. Par exemple, la solution qui passait par Cannes souterrain et qui était en ligne nouvelle jusqu'à Nice avait un différentiel de coût de 1,7 milliard, soit plus 10 % du coût total du projet. Les financeurs ont décidé qu'il était risqué pour le projet de prendre en compte cette solution. Ils l'ont donc écartée et ils nous ont demandé de réfléchir à où placer une nouvelle gare, avec une ligne nouvelle qui permet d'avoir une dissociation des flux au niveau de la ligne classique, quelque part entre le nord de Cannes jusqu'à Grasse.

Jean-Claude FROMENT - A propos des gares nouvelles, quel que soit l'endroit où elles sont situées, il faut y aller. Cela pose donc la question des accès. Il faut travailler avec les administrations locales et les élus locaux pour aménager les accès d'une part. D'autre part, l'utilisation du TGV est comparable à celle que l'on observe dans les aéroports, le matin et le soir. On vient avec sa voiture le matin, on prend le TGV pour se rendre quelque part et on revient le soir. Cela pose le problème des parkings. J'avais vu un exemple sur le TGV d'Avignon. A l'ouverture de la gare, le parking semblait suffisant et très rapidement, il a été complètement

saturé. Est-ce que vous envisagez de faire des gares avec la quantité suffisante de places, c'est-à-dire au minimum 10 000 places ? C'est à cela qu'il faut s'attendre. J'ai l'air d'exagérer, mais je crois que par expérience...

Fabien PASTOUR - 10 000, ça fait beaucoup quand même.

Jean-Claude FROMENT - Oui, mais si vous ajoutez les cars des transports en commun, les agences de location de voitures et les particuliers, on n'est pas loin du compte. Il faut des places pour les véhicules. C'est une grosse préoccupation que vous devriez avoir et il faudrait l'envisager dès maintenant. Là où vous allez importer vos gares, il faut faire des parkings.

Fabien PASTOUR - On ne parle pas de gare, on appelle cela des pôles d'échange multimodaux parce que maintenant, dans le ferroviaire, on ne conçoit plus de gares seules. Les exemples que vous avez cités sont parfaits. Les gares d'Aix-en-Provence et d'Avignon-TGV ont été pensées à une époque où on ne réfléchissait pas au mélange des modes de transport. Par exemple, sur Avignon TGV, il y a un projet qui est en cours, qui s'appelle la virgule d'Avignon et qui va s'insérer dans le projet plus large Avignon centre-Carpentras. Il va permettre d'aller en TER jusqu'à la gare d'Avignon TGV. Il va ainsi permettre aux habitants d'Avignon d'aller à la gare, non pas en voiture, mais en train. C'est la prise en compte de ce problème de parkings qu'on a identifié très vite sur Avignon. Soit on ajoutait des parkings, soit on créait une virgule ferroviaire pour pouvoir desservir cette gare en TER. Ce sont des retours d'expérience.

Il faut dire par exemple qu'Aix-en-Provence TGV est une gare sur le plateau de l'Arbois où on pensait avoir autour d'un million de passagers par an. Or c'est une gare où il y a deux millions de passagers par an. Les infrastructures alentours ne sont donc pas à bonne dimension. Il a fallu qu'on rajoute des parkings, des bretelles et autres et on va rajouter une liaison ferroviaire pour y arriver. On est en train de préparer cela.

Dans notre projet, on prend en compte les retours d'expérience français, comme ceux de ces deux gares, mais aussi des retours d'expérience de nos amis hollandais. On travaille beaucoup avec nos amis hollandais, suisses et allemands et on regarde avec eux comment penser nos nouveaux pôles d'échange.

Quand je parle de pôle d'échange, je pense par exemple à l'exemple de Nice-Aéroport. L'établissement public d'aménagement de la Plaine du Var réfléchit à ce jour à créer un pôle d'échange entre une gare routière, le tramway, les voitures, le vélo et les moyens d'accès piéton. Dans ce pôle d'échange, on veut greffer la composante ferroviaire pour qu'on ait un pôle d'échange qui combine l'avion, le train, le bus, le tramway, la voiture et les modes doux. On ne conçoit plus les gares sans penser à cela. Quand on pense à nos gares, on pense aux aménagements qui vont autour, aux aménagements routiers qui permettent d'y accéder. On pense également à la manière dont les gens vont y vivre. C'est aussi l'une des raisons de la création du groupe thématique.

C'est une démarche qui va aussi dans le sens du Grenelle 2 en termes de développement durable. Je ne sais pas si vous écoutez la radio dans votre voiture, mais en ce moment, il y a une pub qui dit : « 200 personnes dans un tramway sont l'équivalent de 170 voitures en moins sur la route ». Imaginez 1 000 personnes dans un TER.

Christiane COUSINIE - Je défends quand même le scénario d'une gare en centre-ville. Je pense à Rennes où toute la ville peut arriver en métro puisque le métro est sous la gare. Il n'y a pas de parking autour de la gare ; les parkings sont autour, là où les gens vont prendre le métro et même plus loin puisque souvent, il y a des bus qui vont au métro.

Fabien PASTOUR - Oui, avec la possibilité d'avoir des parkings-relais au bout de la ligne de métro.

Christiane COUSINIE - Il me paraît plus logique d'avoir une gare en centre-ville plutôt que dans un pôle. Peu de gens vont descendre de l'avion pour prendre le train. Le tramway n'est pas performant. On le voit bien déjà avec le petit bout existant.

Brigitte GOURMANEL - Je voulais quand même rappeler qu'on a un gros problème dans les Alpes-Maritimes. On est en feuilletage entre l'avant-littoral, le moyen pays et le haut pays. Autrefois, nous avons une ligne ferroviaire dans le moyen pays. Elle a disparu, il en reste quelques vestiges. Cela oblige donc tout le moyen pays, qui est de plus en plus dense, et le haut pays, qui se densifie également, à se rabattre sur tous les moyens de transport en commun qui sont sur le littoral. On vient confirmer encore cela. Cette ligne nouvelle, avec la gare dans le moyen pays, ne va pas permettre d'améliorer cela. On a toujours ce rabattement de toutes les communes entre Ouest Alpes-Maritimes et l'aéroport sur les routes actuelles. On a un déplacement routier énorme dans les Alpes-Maritimes qui est dû au manque de transport transversal au sein du moyen pays. Sophia est en plein moyen pays et Sophia n'a pas de dessertes autres que routières. Pour le TER, il en est de même. Tout est concentré sur le littoral. On continue de densifier les besoins de transport sur le littoral. On rabat le moyen pays sur le littoral et le haut pays vient maintenant s'y ajouter. On n'a aucune solution.

Fabien PASTOUR - Vous avez évoqué la fameuse ligne ancienne qui allait de l'est à l'ouest au nord. C'est une ligne qui est à éviter. Actuellement, il reste quelques ouvrages, mais tout est construit autour et il est inimaginable de faire quelque chose à cet endroit. La LGV en elle-même doit desservir des métropoles, des villes et doit par exemple arriver à Nice ville. Passer plus au nord pour redescendre sur Nice est inimaginable vu la topographie et n'était pas faisable financièrement. Le passage au nord de cette ligne a été écarté.

Après, on travaille sur d'autres éléments, comme le renforcement des dessertes Cannes-Grasse qui permettent de redescendre des gens de Grasse vers ce pôle nouveau Ouest Alpes-Maritimes et d'éviter d'être obligé d'aller prendre le train à Nice ou à Cannes qui est congestionné en termes de trafic routier. La création du pôle d'échange de Nice-Aéroport va permettre d'être utilisé à la fois par les gens qui viennent de la vallée du Var *via* le tramway et les infrastructures routières qui se sont développées. Le Conseil général travaille aussi sur l'amélioration du chemin de fer de Provence qui vise le trafic nord-sud. Il y a un autre barreau, Nice-Breil, qui va être aussi développé.

Brigitte GOURMANEL - C'est toujours du nord-sud.

Fabien PASTOUR - Et il va y avoir une nouvelle infrastructure aussi.

Brigitte GOURMANEL - Est-ce qu'on s'est appuyé sur l'enquête ménage qui a justifié l'évolution des besoins de déplacement ?

Fabien PASTOUR - On a, au sein de RFF, un bureau d'études prospectives qui travaille avec les différentes agences d'aménagement des territoires. On a un partenariat avec l'agence 06 qui nous a transmis ces données et avec laquelle on échange nos données pour pouvoir penser nos dessertes et voir comment les gens se déplacent sur le territoire.

Serge JOVER - Est-ce que tous les travaux qui ont été faits en amont, les cahiers d'acteurs qui ont été déposés par les associations et par les différentes parties ont été pris en compte ? Quand je vois ces quatre scénarios, tous aboutissent à la gare de l'aéroport de Nice, alors qu'on avait laissé entendre la possibilité d'une gare à Saint-Isidore. Aujourd'hui, je vois qu'on n'en parle pas du tout. C'est un peu dommage de tout concentrer sur Saint-Augustin. Je conçois très bien qu'il y ait une gare à Saint-Augustin, mais quand vous allez à Paris, vous allez par la gare de Saint-Isidore pour rejoindre l'aéroport de Nice. Un autre avantage d'avoir une gare en amont, c'est que l'on évite de passer sur Nice et on peut partir vers un tunnel. Plein de choses avaient été discutées et je ne les retrouve pas aujourd'hui.

Fabien PASTOUR - On a une demande de desservir le centre des métropoles, de passer par Nice ville. C'est une invariante du projet : on doit passer par Nice ville. On a repris et pris en compte tout ce qui avait été dit par le passé, notamment dans les cahiers d'acteurs. Certains éléments ont été étudiés. La décision politique a été claire : la commande politique est de passer par Nice ville.

Serge JOVER - Nice ville ou Saint-Augustin ?

Fabien PASTOUR - Nice ville. On doit passer par le centre de Nice et le comité de pilotage nous a demandé de réfléchir à la création d'un pôle d'échange du côté de Nice Saint-Augustin.

Serge JOVER - Donc, on peut encore avoir le choix entre Nice Saint-Augustin et Nice ville.

Fabien PASTOUR - Non, ce sont les deux.

Brigitte GOURMANEL - Je ne vois pas l'intérêt.

Fabien PASTOUR - Il n'y a pas un des scénarios où on peut passer sous Nice ville exclusivement.

Philippe MUSSI - J'ai un certain nombre de remarques et de questions. J'aimerais d'abord que vous me disiez explicitement quelle distance est nécessaire sur une ligne avec des pentes, pour monter à grande vitesse. Ma question est simple : quel avantage y a-t-il à aller à plus de 300 kilomètres-heures entre Nice et Cannes, sachant qu'il faudra de toute façon ralentir dans les gares ? Même les trains traversant auront à réduire leur vitesse. J'aimerais avoir, pour la prochaine réunion, des chiffres précis du temps que l'on gagne, pour une hypothèse de vitesse maximale entre Nice et Cannes de 350, de 300, de 250 ou de 200 kilomètres-heures ? J'aimerais qu'on me dise exactement ce qu'on gagne en temps de parcours.

Fabien PASTOUR - Ok. On prend en compte la demande.

Philippe MUSSI - Deuxièmement, j'aimerais aussi que vous nous explicitiez le surcoût mentionné de 30 à 40 % pour une mixité fret/LGV. Je n'arrive pas à comprendre cela, je voudrais donc que vous me l'expliquiez. Je ne vous demande pas forcément une réponse orale maintenant. Je préfère avoir des réponses écrites sur ce sujet.

Fabien PASTOUR - Vous aurez déjà un certain nombre d'éléments dans ce dossier que l'on vous remettra après, mais il n'y a pas de problème, on vous donnera un certain nombre d'éléments.

Philippe MUSSI - Comment ces surcoûts sont calculés ? Qu'est-ce qu'on suppose comme ligne à grande vitesse, comme profil de tracé, comme profil de pente ?

En troisième point, j'aimerais savoir jusqu'à quel point les surcoûts d'infrastructure liés aux pôles d'échanges nouveaux sont pris en compte dans les estimations de coûts. Jusqu'où va la notion de pôle d'échange ? On a parlé tout à l'heure des parkings et des surcoûts d'infrastructures induits par l'arrivée d'une gare. J'aimerais comprendre où s'arrêtent les estimations. On peut faire aller la notion de pôle d'échange plus ou moins loin, selon que l'on décide être lié au pôle d'échange. S'il faut faire une ligne nouvelle de tramway, typiquement, on ne la met pas dans le budget d'un pôle d'échange. Pourtant, il n'a pas de sens si on ne fait pas la ligne nouvelle de tram. Telles sont les questions que je voulais poser.

Fabien PASTOUR - Pour info, une gare qui est traversante peut être traversée, dans certains cas, à pleine vitesse. Elle peut être configurée pour être traversée à pleine vitesse, même les gares qui sont en tunnel. Imaginons une gare en tunnel. On peut très bien imaginer avoir un tunnel central passant qui est lent et sur les côtés, deux autres tunnels qui permettent de passer à pleine vitesse. La vitesse de passage dans une gare dépend du type de gare. On peut passer dans une gare très vite, pratiquement à pleine vitesse ou au ralenti.

Philippe MUSSI - Tant que j'y suis, j'ai oublié un dernier point important qui concerne la connexion d'Ouest Alpes-Maritimes avec le réseau existant. J'ai vu tout un tas d'hypothèses. Il y a

des schémas où les connexions sont des connexions passagers. Ce n'est pas tout à fait la même chose de savoir si on peut dériver les trains. Quels trains ? Quelles connexions avec la ligne Cannes-Grasse existante de cette gare Ouest 06 ? Au-delà du groupe de travail « gare », je pense qu'il faudrait que ce groupe de travail se penche sur cette question des spécifications de la gare Ouest 06. J'ai bien compris que l'un des enjeux principaux de ce groupe est le positionnement nord-sud de cette gare, mais il faut que l'on soit éclairé sur les possibilités et les enjeux, selon qu'on la positionne à une certaine distance de la ligne Cannes-Grasse, de la ligne historique.

Fabien PASTOUR - Dans les scénarios 1,2 et 3, c'est-à-dire les trois scénarios dans lesquels il n'y a pas de branchement en amont, la connexion est une connexion passagers qui permet de faire une liaison entre des gens qui viendraient en TER sur cette gare et qui prendraient un TGV par la suite. C'est dans cette ligne que l'on travaille actuellement. Ensuite, vu que les lignes sont à angle droit à l'intersection et que la zone est très contrainte du point de vue urbain, faire des raccordements en amont et en aval est envisageable, mais très compliqué. Cela peut être faisable. Dans le cadre du scénario 4, c'est-à-dire celui qui a un débranchement, on peut très bien imaginer positionner la gare quelque part sur la ligne Cannes-Grasse, à partir du moment où on peut mélanger les deux situations et avoir une zone d'échange entre ligne nouvelle et ligne existante, mais actuellement, je n'ai aucun élément pour vous dire si c'est faisable ou non. Il faut que l'on en discute et que je regarde avec le bureau d'études si c'est faisable.

Alain ROLLAND - Cela a été étudié.

Laurence GONTARD - Y a-t-il d'autres questions ?

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Si je regarde les quatre scénarios, 2012, 2015, 2023 et 2040 et que je m'arrête sur 2023 et sur 2040, je vois qu'il y a un saut de mouton qui se passe sur la ligne TAGV. Obligatoirement, pour rester sur la voie 1, on est obligé de sauter. Est-ce que ce saut de mouton se situe géographiquement entre Saint-Laurent-du-Var et Nice ? Ou est-ce l'emplacement du dessin qui fait qu'il est à cet endroit ?

Fabien PASTOUR - En fait, ce que vous voyez, c'est un schéma de desserte qui décrit des liaisons. Ce ne sont pas des lignes de train.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Ce sont des sillons, mais sur ces sillons, vous allez bâtir une voie.

Fabien PASTOUR - Il n'y aura pas forcément un saut de mouton physique. Cela dépendra de l'installation des sillons.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Il n'y aura pas forcément un saut de mouton, mais il y aura quand même un croisement.

Fabien PASTOUR - Je ne sais pas encore s'il y aura un saut de mouton. On est beaucoup trop tôt dans le projet pour pouvoir vous répondre.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - C'est dommage.

Fabien PASTOUR - J'aimerais qu'on en soit là !

Pascal MARQUES - Vous avez présenté, dans les objectifs globaux, la desserte à grande vitesse de Nice-Paris. Cela correspond aux quatre scénarios. Vous avez parlé aussi de la recherche du meilleur projet environnemental. Y a-t-il un scénario qui aurait moins d'impacts environnementaux ? Ou est-ce que cette dimension environnementale a été incluse dans les objectifs ?

Fabien PASTOUR - Les enjeux environnementaux font partie intégrante du projet depuis son démarrage. Dès le début, ils ont été intégrés et certains types de solutions ont été écartés parce que c'était juste une horreur. C'est quelque chose sur lequel on a construit le projet depuis

longtemps. On l'avait même anticipé puisque dans les groupes de travail qui avaient eu lieu avant 2005, il y avait déjà eu des démarches sur ces sujets.

Laurence GONTARD - On enchaîne.

5. LA TRADUCTION DES SCENARIOS SUR LE SECTEUR

Fabien PASTOUR - On a parlé des fonctionnalités. On va aussi parler de la manière de les traiter sur le secteur.

Comment traduire ces scénarios sur le territoire ? Quand on regarde les schémas des dessertes et l'augmentation du trafic TER, l'augmentation du trafic grande vitesse et quand on regarde la ligne littorale à ce jour, la congestion de celle-ci et les problèmes qu'on y rencontre, il n'est simplement pas imaginable de garder une seule infrastructure qui existe depuis 160 ans sur le territoire et faire passer les trains dessus. On réfléchit donc à une nouvelle infrastructure.

Pourquoi ? Pour augmenter la capacité, pour fiabiliser la ligne littorale, ce qui veut dire faire des travaux sur cette ligne, mais aussi faciliter la maintenance qui est très difficile à ce jour, pour passer d'une ligne nouvelle à une ligne nouvelle sans aucun souci.

Pourquoi dès l'origine, a-t-on découpé la ligne existante de la ligne nouvelle ? Comme vous le savez, le territoire des Alpes-Maritimes est extrêmement contraint au niveau logistique. La plupart de la population vit sur la bande côtière, la topographie est assez particulière et la ligne existante a un tracé qui est extrêmement sinueux et qui ne permet pas d'être compatible avec l'implantation de dessertes à grande vitesse.

Quand on pense à doubler l'infrastructure, on peut se demander si on ne peut pas mettre l'infrastructure nouvelle au-dessus de l'infrastructure existante. Quand on voit où est la ligne, en bord de mer, mettre un viaduc avec des trains, c'est juste une hérésie. C'est une horreur. Cette solution a été écartée par les financeurs et par les différents acteurs. Ensuite, des élus du territoire nous ont demandé pourquoi on ne mettait pas le train en-dessous. Si on suit la ligne existante en tunnel, déjà, c'est très long. De plus, on doit traverser le territoire en souterrain certes, mais en allant tout droit. C'est l'une des bonnes raisons de ne pas passer dessous.

Ensuite, se pose cette question : pourquoi avoir positionné cette gare nouvelle sur la zone Cannes-Grasse ? Quand on regarde les dessertes de train actuelles et les besoins de circulation existant dans cette zone, on s'aperçoit qu'il y a une zone de chalandise qui est exactement la même. Si on fait cette desserte au centre de Cannes ou si on fait cette gare nouvelle, la zone de chalandise de cette gare est la même. Elle va permettre de desservir des zones qui ne sont pas desservies à ce jour, d'écarter une partie du flux routier pour prendre des trains à grande vitesse sur Cannes et elle va aussi permettre la rentabilité de la ligne.

Il y a un point assez simple que je veux vous expliquer. Quand on conçoit une ligne nouvelle, on la finance, nous, RFF, de par la loi qui nous a créés, par les circulations qui y passent. RFF n'est pas une entreprise commerciale. Notre but est de développer la circulation ferroviaire. Pour pouvoir le faire, on investit dans des projets qui sont rentables parce que les circulations qui y passeront paieront des péages et permettront de rembourser le prix de l'investissement.

Quand on regarde une construction nouvelle, on va regarder ce qu'elle permet de faire. Imaginons que l'on crée la ligne nouvelle qui passe au nord de Cannes et qui file vers l'ouest et que l'on ait toujours la ligne existante en bord de mer. Imaginons que nous ne créions pas cette nouvelle gare Ouest Alpes-Maritimes. Une entreprise ferroviaire, quelle qu'elle soit – actuellement, c'est la SNCF, demain, ce pourra être tous les opérateurs européens – va vouloir aller chercher les gens pour remplir ses trains. Son objectif est de remplir ses trains. Elle partira par exemple de Monaco,

elle s'arrêtera à Nice prendre des gens et s'il n'y a pas une gare quelque part, dans l'arrière-pays, entre Cannes et Grasse, elle va demander à passer par Cannes pour récupérer les gens qui sont à Cannes, même si le temps de parcours est légèrement ou fortement dégradé. Par conséquent, elle n'utilisera pas le nouveau barreau à grande vitesse qui ne sera donc pas rentable.

Pouvoir desservir à grande vitesse le département veut dire créer un barreau de ligne nouvelle parce que la ligne existante ne permet pas de le faire, mais cela veut dire aussi créer une gare nouvelle dans cette zone pour que cette ligne soit rentable et capter aussi des gens qui n'utilisaient pas les trains à grande vitesse.

Comme je vous l'ai dit, la solution de Cannes souterrain a été écartée par le comité de pilotage parce qu'elle représenterait 10 % supplémentaires du coût du projet et elle était assez difficile et éprouvante à faire. Ils nous ont donc demandé de réfléchir à cette gare qui est connectée à la ligne TER, non pas en termes de passage de trains d'une ligne sur l'autre, mais d'échange de passagers.

Les Alpes-Maritimes sont un territoire très vallonné, très encaissé en certains endroits. Le tracé a donc une particularité que l'on anticipe. Compte tenu des courbes et des pentes auxquelles on a droit sur la ligne à grande vitesse, on sait qu'une énorme partie de la voie sera en tunnel. On sait que dans ce secteur, on sera en surface entre 25 et 30 % du temps. Cela peut être considéré comme un avantage. Les gens pensent que faire un tunnel sur un territoire est un avantage parce qu'on ne détruit rien. Quand on fait un tunnel, déjà, on prend de la place derrière et devant le tunnel. Puis, quand on explore le tunnel, on fait des galeries, des travaux. La phase des travaux peut être perturbante pour les gens qui sont au-dessus. Il faut que tout le monde le sache. Suivant le type de tunnel, il faut aussi avoir des sorties plus ou moins importantes. Ce sont des choses qu'il faut avoir en tête, même si c'est plutôt favorable en tunnel.

Les 25 à 30 % de temps en surface seront extrêmement bénéfiques pour le projet en termes de coût. Je vous ai indiqué ici des coûts moyens. Ce sont vraiment des coûts moyens. Ils peuvent être beaucoup plus élevés. En surface, on sait qu'une LGV coûte entre 10 et 20 millions d'euros par kilomètre. En viaduc, le coût double pour passer entre 40 et 50 millions d'euros. En tunnel, dans des conditions normales, le coût est entre 80 et 100 millions d'euros le kilomètre. Les parties où on pourra passer à l'air libre, soit en surface, soit en viaduc, feront donc du bien à l'économie du projet.

Christiane COUSINIE - Incidence foncière comprise en surface ?

Fabien PASTOUR - 10 à 20 millions d'euros correspondent au coût complet pour faire un kilomètre de ligne.

Christiane COUSINIE - Y compris le coût du foncier ?

Fabien PASTOUR - D'après les chiffres que j'ai en tête, le coût du foncier représente entre 3 et 6 % du coût total du projet. Ce ne sont pas les chiffres exacts, mais c'est une tendance.

Je parle de passages en surface dès que possible. Dans les Alpes-Maritimes, on a beaucoup de cours d'eau à traverser. Il est très difficile de passer sous les cours d'eau, dans les zones pavillonnaires. Il faudra malheureusement favoriser le passage en viaduc des cours d'eau. C'est quelque chose qui pourra être réfléchi au sein du groupe de travail.

Laurence GONTARD - Avez-vous des questions sur cette dernière partie ?

Fabien PASTOUR - Des questions ou éventuellement des avis sur les scénarios.

6. QUESTIONS SUR LES SCENARIOS ET LEUR TRADUCTION SUR LE TERRITOIRE

Philippe MUSSI - Vous avez donné une estimation des coûts sur des lignes à grande vitesse. Est-ce qu'on peut avoir une idée des coûts sur des lignes à des vitesses réduites ?

Fabien PASTOUR - Le coût d'un tunnel, en ligne nouvelle à grande vitesse ou en ligne classique, est à peu près le même, soit 80 à 100 millions d'euros le kilomètre. Concernant les coûts en surface ou en viaduc, il faut que l'on voie pour vous donner des éléments plus précis.

Philippe MUSSI - Est-ce en monotube ou en bitube ?

Fabien PASTOUR - On fera un peu plus tard le choix du monotube ou du bitube, mais en général, quand un tunnel fait un peu moins d'un kilomètre, on a tout intérêt à être en monotube. Quand un tunnel fait plus d'un kilomètre de long, on réfléchit à faire du bitube et non du monotube. Il faut aussi prendre en compte les caractéristiques du sol qui nous permettent de choisir des variantes avec des tunneliers ou pas et d'orienter aussi le choix entre du bitube et du monotube. Le bitube est plus petit en termes de diamètre, mais il permet de gagner toutes les zones à la surface. En gros, à partir d'une certaine longueur, les coûts sont équivalents entre le bitube et le monotube. C'est pour cela que quand c'est court, on passe plutôt sur du monotube et quand c'est long, on a plutôt du bitube.

Serge JOVER - Dans quel temps de la concertation va-t-on parler des remblais ?

Fabien PASTOUR - Dans le temps de la concertation, pendant la période qui nous arrive, dans un premier temps, on va voir les fonctionnalités dans les 1 000 mètres. Ensuite, jusqu'en décembre 2014, on doit travailler ensemble, passer de 1 000 mètres à 500 mètres. On va donc avoir une longue période dans laquelle il y aura des groupes de travail. Je suis toujours content de travailler avec vous et on continuera à travailler ensemble. Là, on discutera de la manière de passer en tunnel ou en non-tunnel. On regardera précisément, sur le territoire, l'insertion de ces tunnels.

Serge JOVER - Sur le plan de l'environnement, il est important que l'on sache où on va les faire. Si on fait les tunnels, il faut savoir où on va mettre les remblais.

Fabien PASTOUR - On a déjà commencé à penser à ce que seront les tunnels et à la manière dont ils seront faits. On sait qu'on va avoir des matériaux à excaver à la sortie des tunnels. RFF travaille déjà avec les entreprises de génie civil et d'autres pour réutiliser ces matériaux. On réfléchit à la manière de réutiliser ces matériaux. On réutilise ces matériaux quand on peut. Toutes les solutions seront explorées et commencent déjà à être explorées. C'est une question que l'on s'est déjà posée au sein de RFF parce qu'on sait qu'on va avoir quelques millions de mètres cubes de gravats à traiter.

Serge JOVER - Sans présager d'une localisation précise, avez-vous déjà déterminé des zones géographiques sur lesquelles il sera absolument impossible de faire passer le projet ?

Fabien PASTOUR - « Absolument impossible », je ne sais pas, mais « très difficilement possible » ou « très difficilement envisageable », oui. Noëlle vous présentera cette partie juste après et vous aurez une réponse.

Avez-vous d'autres questions ou des positionnements sur les scénarios eux-mêmes ou sur telle ou telle variante des scénarios ?

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Moi, je suis quand même un peu étonné. Sur le secteur Ouest Alpes-Maritimes, on a beaucoup travaillé sur la gare de Cannes, mais passé Cannes, on ne sait pas ce qui se passe. Tous ces scénarios sont une gare nouvelle à l'ouest, une gare et un raccordement, Cannes surface, Cannes centre souterrain. Après, on parle d'un tunnel filant. Où

est ce tunnel filant ? Jusqu'où va-t-il ? Jusqu'à Nice ? Là, il n'y a plus de scénario. Après Cannes, on ne sait pas trop ce qui se passe.

Fabien PASTOUR - Dans les scénarios, on pense aux fonctionnalités ferroviaires qui sont en général liées aux pôles d'échange, aux gares ou aux zones de maillage. C'est pour cela qu'on fait apparaître les gares dans ces scénarios. La ligne sera tracée entre les gares qui seront choisies. Actuellement, il faut choisir les fonctionnalités pour arriver à savoir comment on va passer. Quand on parle d'une fonctionnalité qui est un tunnel filant, cela veut dire que dans ce cadre, on a pensé à mettre une gare à Cannes-La-Bocca qui serait la gare grande vitesse de Cannes et un tunnel filant sous Cannes. Un tunnel filant signifie sans arrêt. Comme dans la solution du scénario à grande vitesse, il y a un tunnel filant sous Nice. Cela veut dire que certains trains s'arrêteront à Nice-Aéroport et passeront sous Nice pour filer vers l'Italie. D'autres trains débrancheront à Nice-Aéroport et passeront par Nice ville. En fait, ce sont des fonctionnalités.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Je vous remercie. C'est encore autour de Cannes que ça se passe.

Laurence GONTARD - J'ai une précision à vous apporter. Vous avez toutes les variantes fonctionnelles sur le secteur de l'Ouest des Alpes-Maritimes. Sur le secteur Est, vous pouvez aller les télécharger sur le site internet. En fait, on donne à chaque groupe les variantes du secteur géographique dans lequel il se trouve. On ne les donne pas sur tout le projet. Vous pouvez les télécharger sur Marseille, Toulon.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - La réponse à ma question, c'est d'aller chercher la documentation.

Fabien PASTOUR - Non, vous l'avez. Vous avez la même chose sur le secteur Nice-Italie et derrière, vous avez toutes les variantes fonctionnelles et les fonctionnalités du côté de Nice Italie.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - D'accord. Merci.

Laurence GONTARD - Est-ce que quelqu'un a un avis à formuler sur les scénarios proposés ou est-ce qu'on passe aux enjeux du territoire ?

Fabien PASTOUR - Dans les scénarios, y a-t-il éventuellement des choses qui ne vous plaisent pas du tout, sans dire ce que vous préférez ?

Christiane COUSINIE - Je crois qu'il est prévu aussi un tunnel filant à Marseille, avec Nice-Paris sans arrêt.

Fabien PASTOUR - Oui.

Christiane COUSINIE - Est-ce que le TGV s'arrêtera quand même à Marseille ? Combien de fois par jour le train sera-t-il direct ? Y aura-t-il une correspondance à Marseille ?

Fabien PASTOUR - Vous avez des éléments précis dans ce document. Je ne le connais par cœur, mais je vais regarder et on en reparlera si vous voulez. Dans les quatre scénarios que je vous ai présentés, la gare de Marseille Saint-Charles souterrain est retenue par les financeurs. Marseille a la particularité d'être un nœud ferroviaire. La gare de Marseille est un cul-de-sac. A ce jour, quelques trains à grande vitesse passent à Marseille sans s'arrêter. Il y en a un ou deux par jour. Ils passent par le tunnel des Chartreux et pour rejoindre la ligne nouvelle, à Aix, ils sont obligés de cisailer toutes les voies existantes. Cisailer signifie que l'on croise. Pour le faire, ils sont obligés de passer au ralenti. Quand ils passent dans le tunnel des Chartreux qui est un tunnel avec une courbe très serrée, ils sont obligés de ralentir. Quand ils cisailent les voies, non seulement ils ralentissent, mais ils doivent attendre que les autres trains soient rentrés dans la gare de Marseille pour passer. Ils perdent donc beaucoup de temps. Quand les trains s'arrêtent à Saint-Charles, il y a environ vingt minutes d'arrêt parce que le chauffeur doit passer de devant à derrière pour repartir. Cela fait perdre un temps infini, plus de vingt minutes, aux trains qui vont vers l'est.

A ce jour, la gare de Marseille ne permet plus de rajouter des liaisons supplémentaires. Elle est saturée. Pour lever ce nœud, il fallait créer une gare traversante à Marseille. Il y a eu diverses variantes. De même que vous avez tous les secteurs, vous les avez dans cette pochette. On a exploré plusieurs pistes. Les financeurs ont eu un consensus immédiat sur une gare souterraine sous la gare Saint-Charles existante. Elle sera dans l'axe de la ligne existante à grande vitesse et de la ligne traversante pour aller vers l'est. Elle permettra de connecter les gens de Nice par exemple qui voudront aller non pas vers le nord, vers Paris, mais vers l'ouest. Elle permettra aussi aux gens qui veulent prendre les TER d'être connectés à un pôle important. Elle permettra donc d'avoir une logique de connexions ferroviaires et de gagner du temps sur les temps de parcours. Il y aura des trains traversants qui ne s'arrêteront pas à Marseille et qui pourront continuer vers ce tunnel. Il n'y a pas beaucoup de trains qui ne s'arrêtent pas à Marseille. La différence entre aujourd'hui et demain, c'est que le train s'arrêtera deux minutes à Marseille au lieu de s'arrêter vingt minutes.

Serge JOVER - Vous avez estimé à 14 milliards d'euros le coût de ce projet. Aujourd'hui, le projet de troisième voie est arrêté. Il est arrêté parce que RFF avait investi, je crois, 18 millions d'euros et qu'aujourd'hui, on est arrivé à 33 millions d'euros. La commune ne peut pas payer. Donc, pour l'instant, c'est arrêté. J'espère que vous allez nous apporter une réponse. D'un autre côté, pour le projet LGV PACA, est-ce que la fourchette de 15 milliards est bien réelle ?

Fabien PASTOUR - Le projet de troisième voie dont vous parlez est un projet qui a démarré il y a assez longtemps, dont les fonctionnalités ont évolué en cours de route et dont les coûts ont évolué également. C'est un projet de TER, de transport du quotidien, je n'ai pas tous les éléments pour répondre. Des travaux sont en cours. C'est vrai que la partie ouverture de voie a débuté en 2009. D'autres travaux sont en cours et la ligne est en train d'avancer. Je vais essayer de demander à mes collègues, à la Direction RFF PACA, pour savoir où on en est et pour essayer de vous répondre. Je n'ai pas les éléments aujourd'hui. Il y a d'autres parties de travaux qui sont en cours.

Comment sont faites nos estimations sur les grands projets de LGV ? Maintenant, de manière générale, sur tous nos projets, qu'ils soient TER ou TGV, on a des incertitudes de coût que l'on fait évoluer en fonction du niveau de sécurité de nos études. Plus on se rapproche de la phase travaux, plus on réduit les marges de sécurité que l'on s'était mises. A certains moments, dans le projet, on a plus de 30 % de marge sur les coûts. Puis, on descend à 20 %, à 10 %. Quand on est dans la phase travaux, on est à 0 parce qu'on sait quel sera le coût exact. On met au fur et à mesure des tolérances, ce que l'on appelle du 0-30 %, du 0-20 %. Soit on a le bon chiffre, soit le coût sera moins élevé, soit on rehausse nos coûts.

On a un système d'évaluation du coût qui est une chronologie que l'on a établie avec les trois bureaux d'études qui travaillent avec nous. C'est Inexia qui travaille avec nous sur les Alpes-Maritimes. Inexia est l'un des grands groupes internationaux d'ingénierie ferroviaire et est une émanation de la SNCF. Sur le Var, c'est Setec et Systra dans les Bouches-du-Rhône. Ces trois cabinets ont proposé chacun leur méthode d'évaluation du coût, tirée de leur expérience propre puisqu'ils font des lignes à grande vitesse et des lignes classiques en France et à l'étranger. Ils nous ont proposé une méthode d'évaluation des coûts et on l'a croisée avec notre propre méthode pour sortir un outil standard, une façon de chiffrer commune aux trois ingénieries, afin que les bases de calcul soient les mêmes et qu'elles prennent en compte le niveau d'incertitude que l'on peut avoir à ce niveau du projet. Vous voyez qu'actuellement, on ne sait pas où on va passer et on a donc un niveau d'incertitude assez élevé.

Serge JOVER - De combien ?

Fabien PASTOUR - Je ne peux pas vous le dire. Je ne l'ai pas en tête, mais on est au moins à 30 % : 15 milliards 0-30 %. Je vous préciserai cela lors de la prochaine réunion, je vais me renseigner.

Serge JOVER - C'est difficile d'admettre que vous arrivez à vous projeter à quinze ans et qu'en trois ans, vous ayez sous-estimé les coûts.

Fabien PASTOUR - Comme je vous le disais, c'est un projet qui a démarré depuis assez longtemps, au tout début de RFF et depuis, on a vraiment changé notre façon de travailler. La LGV Aix par exemple a été démarrée par la SNCF et terminée par RFF. Les coûts ont évolué sensiblement à la hausse. La LGV Est et la LGV Rhin-Rhône sont des LGV sur lesquelles on a maîtrisé nos coûts. Au regard des volumes financiers, l'évolution des coûts était marginale. On a vraiment changé notre façon de travailler.

7. LES ENJEUX DU TERRITOIRE

Fabien PASTOUR - On va vous distribuer deux choses que je vous présente. D'abord, un document qui s'appelle « Le projet sur les territoires : état des lieux, enjeux et objectifs fonctionnels ». C'est un document qui fait 130 pages. Ce serait bien que vous l'ayez lu pour la prochaine réunion pour que vous puissiez formuler vos observations, vos commentaires, éventuellement vos critiques. On vous remet également les atlas de la région, des atlas sur lesquels on a projeté une zone d'étude préférentielle. Comme je le disais tout à l'heure, cette zone d'étude préférentielle a été construite à partir de connaissances théoriques des bureaux d'études et de RFF. On doit discuter ensemble de vos connaissances du terrain. C'est aussi l'un des objets du groupe de travail. Ces documents sont sur le site internet et on renverra ceux qui sont absents aujourd'hui vers le lien pour les télécharger, afin qu'ils puissent eux aussi les lire avant le prochain groupe de travail. On le fera à chaque fois que l'on remettra des documents au groupe de travail.

Je vais vous laisser avec Noëlle qui va vous présenter les enjeux du territoire et qui va vous expliquer comment on a pensé cette zone d'étude préférentielle.

Noëlle BOUGEAULT - On va devoir se positionner sur les scénarios de continuité, mais il faut commencer déjà à regarder l'insertion dans le territoire. C'est très important. Pour cela, pour nous aider à préparer le prochain groupe de travail, on va vous demander de consulter les documents à l'avance pour que vous ayez le temps de vous y plonger. Nous avons l'atlas géographique. Il regroupe l'ensemble du projet d'Aix à l'Italie, ainsi que des sensibilités territoriales que nous avons données uniquement pour cette aire d'étude-ci, pour minimiser le papier.

Comment avons-nous établi ces cartes ? Pour les sensibilités territoriales, nous avons regardé, avec notre œil de bureau d'études, un œil technique, un œil d'expert, le milieu physique (les ressources en eau, les risques naturels), les milieux naturels (terrestres et aquatiques), le milieu humain (habitat, activités), le milieu agricole et le paysage/patrimoine.

Cela donne un atlas des sensibilités que nous avons croisé avec par ailleurs une analyse du relief parce que cela va être l'un des enjeux principaux dans cette région, vu l'altitude et la pente. Cela nous donne en synthèse une zone d'étude préférentielle. Nous avons établi cette zone d'étude là où le projet est censé passer pour répondre aux fonctionnalités que nous souhaitons. Vous verrez donc sur les atlas que les données en couleur sont principalement situées sur les côtes. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de sensibilités dans l'arrière-pays. Cela veut simplement dire que cela nous semble trop loin pour pouvoir répondre aux fonctionnalités que nous souhaitons.

Voici un exemple de l'évaluation des sensibilités sur le milieu humain et l'habitat. Vous voyez sur la carte différentes teintes de couleur. Nous avons différencié les endroits où le passage serait très difficilement envisageable, difficilement envisageable, moyennement envisageable, voire envisageable, à ce niveau d'étude bien sûr. Comme je vous le disais, c'est notre œil de bureau d'études qu'il va falloir compléter de votre connaissance personnelle du territoire. C'est pour cela notamment que nous vous demandons de regarder ces cartes avec une grande attention.

Le croisement entre les différentes sensibilités nous a donné une carte qui permet d'établir cette zone d'étude préférentielle dans laquelle nous allons pouvoir chercher des fuseaux de passage. La particularité des Alpes-Maritimes, c'est que beaucoup d'enjeux se croisent. Il n'y a pas vraiment de zones où il ne se passe rien. Partout, il se passe quelque chose.

Parmi les principaux enjeux identifiés, on a, à l'ouest, le massif du Tanneron, la vallée de la Siagne, du Loup et de la Brague. Comme Fabien l'a dit, il va falloir les passer. Il y a une urbanisation, pratiquement continue, sur l'ensemble du territoire, de Grasse jusqu'à Cannes et du littoral, d'Antibes jusqu'à Cagnes. Les formations géologiques sont principalement nord-sud. Il faudra y faire attention également quand on passera en tunnel. Enfin, il y a beaucoup d'espaces naturels résiduels d'une grande qualité qui vont forcément être pris en compte. Ce sont les espaces réglementés : les parcs naturels de la Brague et de la Valmasque, plusieurs sites Natura 2000, les arrêtés de protection Biotope, en périmètre de site inscrit. Ce sont aussi des sites naturels qui peuvent vous tenir à cœur, sans toutefois être réglementés.

Comme aucune zone ne se détache clairement ici, la ZEP a été prise au sens global. On est contraint sur les sites de passage obligé, aux deux extrémités : passage entre l'Estérel et le lac de Saint-Cassien à l'ouest et Saint-Laurent-du-Var à l'est en fonction du positionnement de la gare à l'ouest. De même, quand on arrive sur Nice, le positionnement de la gare, à Nice, sera important. Par ailleurs, à l'intérieur du territoire, il va nous falloir permettre de desservir les gares et donc d'imaginer les fuseaux qui vont permettre de desservir cette nouvelle gare sur le territoire.

Dans tous les cas, notre territoire va être très concerné par le positionnement de cette gare. C'est l'une des conditions qui va nous permettre d'aboutir à des fuseaux par la suite. Il faudra vraiment réfléchir à cela avant de se positionner sur les fuseaux. Par ailleurs, il faudra réfléchir ensemble à l'insertion de la ligne aux points de passage en surface qui vont être les plus problématiques, dans les espaces non urbanisés, depuis Mougins-Mouans-Sartoux jusqu'à Villeneuve-Loubet. Cela va être très important pour la détermination des fuseaux. Est-ce que vous avez des questions ?

8. QUESTIONS SUR LES ENJEUX DU TERRITOIRE

Serge JOVER - Votre conclusion est de passer en surface à Villeneuve-Loubet. Je vous souhaite bonne chance !

Noëlle BOUGEALT - Non, la conclusion n'est pas de passer en surface à Villeneuve-Loubet. Ce sont des espaces où on peut potentiellement passer en surface. Il faut maintenant réfléchir à ce que l'on fait. C'est le rôle du groupe de travail.

Fabien PASTOUR - En plus de ce qu'a dit Noëlle, je voudrais dire que clairement, on ne peut pas faire un métro sur tout un département. Là, c'est pour lancer le débat. C'est aussi pour vous dire : « Voilà les endroits où on peut passer en surface et il faut vraiment que l'on avance ».

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Vous ne passerez jamais en surface à Mougins, pour deux raisons. D'une part, on ne voit pas où vous pourriez passer. D'autre part, l'urbanisation là-bas, vers Cannes, Mougins, est particulière et très délicate.

Pascal MARQUES - Les risques d'inondation ont été évoqués. Qu'en est-il des risques sismiques ?

Fabien PASTOUR - Dans les études, les risques biologiques, les risques sismiques, les risques d'inondation sont clairement pris en compte. Je sais que des choses sont en cours des discussions actuellement sur ce territoire et qu'elles sont récupérées par RFF. On essaie de suivre au jour le jour ce qui se passe en matière d'inondations. Toute cette partie biologique est travaillée en ce moment. La partie sismique est connue.

Christiane COUSINIE - Lors du dossier sur la troisième voie, vous aviez expliqué à l'époque que la meilleure solution de passage des voies, en ce qui concerne le risque sismique, était le souterrain.

Fabien PASTOUR - Les ouvrages aériens sont en général beaucoup plus sensibles aux séismes que les ouvrages qui sont soit au sol, soit en souterrain. En souterrain, c'est l'idéal parce qu'ils sont dans le milieu qui bouge. Quand ils sont en surface, sur des remblais, il y a la possibilité de (inaudible). Les ouvrages aériens ont des appuis qui bougent et cela amplifie le mouvement. C'est vrai qu'en souterrain, cela bouge moins.

Olivier MONTABERT - Cela militerait plutôt pour un passage en tunnel sous Nice. Il me semble que Nice est dans une zone très risquée. Ce point militerait plutôt pour un passage en souterrain.

Fabien PASTOUR - La particularité de Nice, c'est que l'on peut passer de deux manières, sous Nice ou en surface sur les voies existantes. Les voies existantes sont là depuis 160 ans et elles sont donc sur des remblais ferroviaires qui sont hyper stabilisés et qui ont stabilisé le sol qui est en-dessous. Dans toute la zone du Var, certaines zones peuvent se tasser en bougeant. Au contraire, l'avantage de cette zone est qu'elle est déjà tassée. Il y a un avantage à avoir une ligne très vieille. C'est l'un des seuls avantages d'avoir une vieille ligne, c'est qu'elle est bien stabilisée. Après, c'est vrai qu'on peut passer sous Nice en tunnel, c'est tout à fait faisable.

Olivier MONTABERT - *A priori*, il faut aussi passer le Var.

Fabien PASTOUR - Passer sous le Var voudrait dire se dégager de la zone alluvionnaire du Var. Sous chaque rivière, il y a une zone dans laquelle s'entassent des alluvions depuis des millénaires. Cette zone est plus ou moins épaisse en fonction de l'âge de la rivière. Le Var étant un vieux cours d'eau, l'épaisseur alluvionnaire est assez importante. Il faudrait passer très bas sous le Var. Il va être très compliqué de passer sous certaines rivières comme le Var. Avez-vous d'autres questions ?

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Dans la dernière phrase de la présentation précédente, vous vous arrêtez à Villeneuve-Loubet.

Fabien PASTOUR - On est dans un groupe de travail géographique qui concerne plutôt cette zone. On a identifié les différentes zones non urbanisées où il y a encore des possibilités. C'est une hypothèse pour dire que l'on pourrait passer en surface dans ces zones. On ouvre le débat.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Oui, je sais bien. Ce ne sont encore que des hypothèses, mais on va jusqu'à Nice.

Un participant - C'est en tunnel à Nice.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - On ne sait pas.

Fabien PASTOUR - On dit que cela pourrait être en surface.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - C'est le problème : il y a toujours un vide absolu entre Antibes et Nice. On n'arrive jamais à se situer. A ma question de tout à l'heure, vous m'avez répondu qu'il fallait regarder le secteur de Nice. Quand je regarde les deux scénarios qui nous sont proposés, cela ne colle pas. Dans mon secteur, c'est vide. Il y a un creux. La dernière fois, c'était la même chose. On a eu le même problème et ce n'est qu'à la fin qu'on a dit que ce scénario était possible et qu'il avait toujours fait partie des débats, alors qu'on n'en parlait jamais. De la même façon, je me retrouve avec un vide dans le secteur qui m'intéresse, celui de la gare de Cannes. Nice Matin dit qu'il y aura quatre voies, on me dit quatre quais, ce qui fait une différence. Après, on me dit qu'il n'y aura que trois voies, qu'il y a un projet de trois voies jusqu'à Nice.

Ensuite, on passe des sillons aux voies. En fait, c'est la mission que l'on va avoir à faire : bien comprendre vos sillons pour voir comment vous avez la possibilité de vous implanter en voies. On

est là pour le territoire. C'est ce document qui est fondamental. Il faut donc bien que l'on comprenne l'importance de vos sillons et la manière dont vous allez, hypothétiquement jusqu'à ce jour, faire des propositions pour les implanter géographiquement. C'est absolument cela notre travail. Moi, j'ai un problème pour travailler.

Laurence GONTARD - Cannes est bien dans le secteur de l'Ouest Alpes-Maritimes. Vous voyez que cela va jusqu'à Nice. Cannes est bien avant Nice et est bien dans le secteur de l'Ouest Alpes-Maritimes.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - D'accord. Globalement, vous avez raison, mais quand je rentre dans votre global, il y a une petite bulle qui n'existe pas. La petite bulle s'arrête justement, dans cette phrase, à Villeneuve-Loubet. Or à Villeneuve-Loubet, vous avez déjà implanté quatre fuseaux. Il y a donc une possibilité de quatre voies.

Fabien PASTOUR - Non. Il ne faut pas mélanger les choses.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Je mélange peut-être, mais je fais exprès pour comprendre parce que le débat a eu lieu maintenant depuis un certain temps. Le scénario a été figé par nos politiques et on n'en discute plus. Dans cette partie, il faut absolument que l'on comprenne l'implantation des voies. Sinon, on ne pourra pas travailler avec vous.

Fabien PASTOUR - Clairement, j'ai dit qu'il était très difficile de travailler sur la ligne littorale existante et le projet ne prévoit pas de rajouter des voies sur la ligne littorale. Quand on parle des voies de Cannes et de la gare de Cannes, ce sont des voies à quai, rajoutées en gare de Cannes. Dans le document, il y a des endroits où on mentionne Cannes. Ce sont des voies à quai. On ne parle pas de rajouter des voies sur le littoral.

Dans cette phrase, on parle d'identifier les points de passage possibles en surface et on les situe dans une aire géographique qui se situe entre Mougins, Mouans et Villeneuve-Loubet. C'est juste pour mettre cela sur le territoire. On ne dit pas qu'on va être en surface à Mougins, à Mouans, à Villeneuve-Loubet ou dans d'autres communes. On dit que dans cette zone, dans les zones où il y a des cours d'eau, il faudra passer, si possible, en surface pour limiter les coûts du projet. Bien que passer en surface pose plus de problèmes que passer dessous, même s'il y a des problèmes en passant dessous, il faut qu'ensemble, ici, on travaille dessus.

Il n'est pas prévu de faire des voies supplémentaires sur la ligne littorale. Si on avait pu mettre des voies supplémentaires sur la ligne littorale, cela aurait été simple. Ce n'est pas le cas, ce n'est juste pas faisable. On ne sait pas encore où est la nouvelle infrastructure certes, mais on le saura bientôt en travaillant ensemble.

Serge JOVER - C'est la recherche des passages en surface sur tout le secteur.

Fabien PASTOUR - C'était un exemple, mais cela concerne tout le secteur. Ce sera aussi sur Saint-Laurent, sur Sophia et sur d'autres endroits. Suivant les altitudes, on sait déjà qu'à certains endroits, on sera en tunnel, mais il y a des zones urbanisées ou non urbanisées. Il faut prendre en compte la possibilité de passer en surface dans tout le secteur. On a cité des exemples de lieux, mais il y en a d'autres.

Serge JOVER - Vous l'avez déjà écrit, donc vous le savez déjà à peu près.

Fabien PASTOUR - Quand on fait ces estimations, on a en tête les contraintes du type de tracé pour la grande vitesse. Quand on voit le territoire, on sait à peu près verticalement comment on peut passer sur le territoire. Horizontalement, on ne sait pas où on est, ce qui nous permet de faire des estimations macros qui sont vraiment à la louche. Je vous garantis qu'il n'y a pas de tracé fin existant du futur réseau. A ce jour, ce n'est pas possible.

Laurence GONTARD - Au mois de novembre, si on a réussi à se mettre d'accord sur un scénario préférentiel, on vous proposera des fuseaux de passage possibles. Aujourd'hui, on n'en est pas là puisqu'on ne sait pas encore où on positionne la gare.

Serge JOVER - Je veux juste dire une chose. A Nice ville, vous avez 500 mètres à parcourir, voire un kilomètre, ce qui laisse plusieurs choix. On est loin encore de savoir réellement où la ligne va passer, mais quand on voit certaines présentations, à certains endroits, on sait pratiquement où elle passera.

Fabien PASTOUR - Oui, quand on sait que le point d'arrivée est à Nice ville ou quand on sait qu'on va passer sous Saint-Charles, mais quand je vous dis que la gare doit être entre Cannes et Grasse, elle est bien entre Cannes et Grasse.

Un participant - A certains endroits, vous pouvez nous dire clairement où on va passer.

Fabien PASTOUR - Clairement, quand on sait qu'on doit passer à Nice ville, dans les scénarios 1, 2 et 4, on sait qu'on est à Nice ville, mais le niveau de précision dépendra de la zone. Plus on se rapproche d'un point réel, plus la bande sera étroite. Actuellement, on a une bande qui fait huit kilomètres. C'est celle qui a été montrée par Noëlle. Au départ, elle faisait dix kilomètres ; maintenant, elle ne fait plus que huit kilomètres. Il y a des endroits plus larges, avec la possibilité d'envisager les fonctionnalités. Dans d'autres endroits, quand on arrive près des zones où on doit passer en ville, c'est plus étroit.

Philippe MUSSI - Il est important de parler de l'impact territorial, mais je crois qu'il faut aussi que l'on travaille sur les bénéfices pour le territoire. Il y a, dans votre document que j'ai parcouru rapidement, des choses intéressantes sur les services offerts à Cannes. Dans quelles conditions irait-on à Marseille et à Paris en termes de fréquence et de délai ? Il serait sans doute intéressant que l'on fasse la même chose pour l'autre grande ville qu'est Antibes et également pour la zone de Sophia.

J'ai lu à plusieurs endroits que le TGV est présenté comme une opportunité de dessertes ferroviaires supplémentaires. Sous le terme « opportunité », se cachent aussi beaucoup de difficultés pour les réaliser. On sait actuellement que la liaison Mouans-Sartoux-Sophia Antipolis par exemple est particulièrement difficile à réaliser en transports en commun. Il serait peut-être bien, en particulier sur la question de l'implantation du type de gare à l'Ouest 06, que l'on regarde les conséquences sur la desserte d'Antibes et la desserte de Sophia Antipolis, au-delà de la desserte de Cannes qui a été, je crois, déjà abordée dans des études.

Fabien PASTOUR - D'accord. Cela va plus loin que la desserte en train. C'est tous modes de transport confondus.

Philippe MUSSI - C'est la desserte de pôle à pôle, de pôle d'échange à pôle d'échange.

Fabien PASTOUR - Cela dépasse le cadre du ferroviaire. On aura, nous, des éléments simples, entre guillemets, de dessertes TER, par exemple entre Antibes et la gare Ouest Alpes-Maritimes. Ensuite, il faut que l'on regarde comment passer de ce pôle vers Sophia Antipolis. Il pourrait être intéressant d'investiguer cela.

Christiane COUSINIE - On prévoit ce qui est fait entre la gare d'Antibes et Sophia, mais c'est toujours du nord-sud et non pas du est-ouest. On a un problème en ce qui concerne les liaisons est-ouest.

Fabien PASTOUR - Dans ce cadre précis, la gare Ouest Alpes-Maritimes est l'une des opportunités de faire de l'est-ouest. On a fait des enquêtes de trajet auprès de personnes qui prennent l'autoroute. Il y a des gens qui vivent dans l'est du Var, près de la frontière des Alpes-Maritimes et qui prennent leur voiture pour aller travailler à Sophia Antipolis. On le voit le matin sur l'échangeur de Cannes. Quand on leur demande pourquoi ils ne vont pas dans cette zone en

transport en commun, beaucoup répondent qu'ils peuvent aller en transport en commun jusqu'à Cannes et qu'ils n'ont pas de possibilité ensuite pour rejoindre Sophia.

Cette gare Ouest Alpes-Maritimes permettrait de prendre des gens de l'est Var. Ils gagneraient énormément de temps sur le trajet en TER par rapport au trajet autoroutier. Si c'est un pôle d'échange dans lequel on peut mettre une gare routière, en travaillant avec les syndicats de transport, pour desservir Sophia, cela peut être une opportunité de desservir Sophia. Je pense qu'il y a une réflexion à mener sur le pôle Antibes-Sophia-Cannes, pour voir comment cela peut s'organiser.

Jean-Claude FROMENT - Lorsque l'on installe un réseau de transports publics dans un secteur urbain, on constate que le report du trafic automobile individuel vers les transports en commun n'est que de 3 à 5 %. Est-ce que vous avez fait une évaluation du report qu'il y aurait entre le trafic autoroutier et le nouveau système ferroviaire ?

Fabien PASTOUR - On a des éléments et des études sont en cours. On pourrait éventuellement partager ces éléments avec le groupe de travail. On a réfléchi au report modal de la route vers le train. Vous avez déjà des éléments que je vous ai remis. On pourrait faire venir les experts de l'autoroute ou ceux de RFF qui ont travaillé sur ce sujet. Je sais qu'on a même investigué le report modal entre les gens qui prenaient l'avion pour faire le trajet Paris-Nice et ceux qui prendraient le train à la place. Je pense qu'on doit avoir ces éléments et on pourra vous les communiquer.

Jean-Claude FROMENT - A propos des possibilités de report modal, vous citez le report modal avion/train, sur la liaison Nice-Paris. Vous avez un impact évident sur le coût du trajet. Actuellement, je ne pense pas que l'on soit compétitif.

Fabien PASTOUR - Sur les dessertes entre Nice et Paris, quel que soit l'aéroport depuis Paris, vous avez deux types de compagnies : les compagnies classiques qui ont des tarifs dégressifs plus on prend son billet tôt et les compagnies low-cost. Je suis à RFF ; moi, je vends des sillons de passage pour des trains. Ensuite, les compagnies affréteuses, la SNCF actuellement, vendent des places de train et appliquent le même principe, à savoir que plus vous réservez tôt, moins vous payez cher sur les trajets classiques. Puis, ils ont créé IDTGV qui, dans certains cas, propose des lots de billets, dans des conditions qui sont comparables aux low-cost. Vous ne pouvez pas l'échanger, vous ne pouvez pas changer de train, sinon vous perdez votre billet. RFF n'est pas maître des coûts que les entreprises ferroviaires proposeront aux gens.

Sur Marseille, entre Marignane et Marseille-Saint-Charles, avec l'arrivée du TGV Méditerranée, clairement, la navette Marseille-Paris toutes les demi-heures a disparu. Il y a un avion par heure en pointe et ensuite, il y en a un toutes les deux heures. Je pense que les compagnies aériennes se préparent à la compétition sur les coûts. Sur Marseille-Paris, elles ont souffert.

Brigitte GOURMANEL - Combien est-il prévu de trains directs Paris-Nice ? J'ai vu les sillons et je n'en ai vu qu'un.

Fabien PASTOUR - Je n'ai pas le chiffre en tête, il faut qu'on regarde.

Brigitte GOURMANEL - A chaque fois, il y a un arrêt à Marseille et il n'y en a qu'un qui est traversant.

Fabien PASTOUR - C'est un par heure possible. Cela ne veut pas dire que les entreprises ferroviaires utiliseront ce sillon toutes les heures. Il faut quand même pouvoir remplir un TGV qui fait 1 000 places, depuis Nice pour aller à Paris, mais il y a la possibilité d'en avoir un par heure.

Serge JOVER - La question de la tarification est importante. Lors du premier projet du stade de Nice, la tarification n'avait pas été prévue. Je pense qu'il est important que dans les grands projets, on sache la tarification. Je pense qu'il est important qu'on ait la visibilité sur le coût d'un Paris-Nice.

Fabien PASTOUR - RFF pourra préciser des coûts de sillon. On fait des estimations sur le coût du billet parce qu'on le prend en compte dans nos études socioéconomiques, mais on ne peut pas s'engager sur quelque chose qui n'est pas de notre ressort.

Christiane COUSINIE - Je voulais savoir si vous aviez utilisé les retours d'expérience des travaux qui ont été effectués en Italie. Je sais que des ingénieurs de RFF ont été invités à rencontrer leurs homologues à Gênes. Ils ont fait le choix de faire une ligne à grande capacité, à 200 kilomètres-heures plutôt qu'une ligne à grande vitesse.

Fabien PASTOUR - Les Italiens sont en train de travailler sur les chaînons d'un arc méditerranéen, comme nous. RFF travaille depuis la frontière espagnole jusqu'à l'Italie. Nos amis italiens sont en train de travailler sur deux barreaux différents : l'un qui est entre Gênes et Vintimille et un autre qui fait Gênes-Milan. La mise en service prévue est à l'horizon 2020. Comme vous dites, leur option a été de retravailler la ligne existante, de faire des nouveaux tronçons de lignes pour passer à 200 kilomètres-heures et d'être sur une ligne classique à grande vitesse, quand ils le peuvent. Pour la grande vitesse italienne, les options ne sont pas les mêmes qu'en France. La grande vitesse à 200 kilomètres-heures est le parti-pris italien. Je pense que cela vient du fait que leur topographie ne se prête pas à la très grande vitesse. Il leur coûterait beaucoup trop cher de faire une ligne LGV jusqu'à 300 kilomètres-heures.

Christiane COUSINIE - Les contraintes géographiques ne permettent pas de monter la vitesse comme nous. Il y a des viaducs, des tunnels, des inter-stations.

Fabien PASTOUR - La ligne Gênes-Vintimille est une ligne qui était très ancienne et très perturbée. Ils ont voulu aussi donner un coup de pouce aux transports du quotidien.

Christiane COUSINIE - Leur projet est de privilégier la grande capacité plutôt que la grande vitesse.

Fabien PASTOUR - C'est pour cela que nous avons privilégié pour le moment, sur la LGV PACA, de faire un système ferroviaire performant ou un système ferroviaire global. Clairement, quand je suis arrivé dans le projet, je me suis aperçu très vite que c'était autant du train du quotidien, c'est-à-dire TER et inter-cité, que de la grande vitesse. Ce sont vraiment deux infrastructures qui vont nous permettre de répondre à un besoin de transport du quotidien et d'ouvrir cette région sur toute l'Europe puisque l'arc méditerranéen sera fait. On pourra aller de la gare Ouest Alpes-Maritimes jusqu'à Gênes, Turin ou encore Barcelone.

Guy MULLER - Je voudrais préciser quand même que Gênes-Milan est bien de la ligne à grande vitesse, mais aussi de la ligne à grande capacité. L'arc méditerranéen, de Milan jusqu'à Barcelone, sera très majoritairement en grande vitesse.

Fabien PASTOUR - En France, ce sera à grande vitesse. En Italie, ce sera à 200 kilomètres-heures.

Guy MULLER - Jusqu'à Gênes. De Gênes à Milan, c'est plus. A l'horizon 2020, on a dit qu'il y aurait un Milan-Gênes-Nice en moins de trois heures parce qu'il y aura de la grande vitesse. Les Italiens n'ont pas une doctrine de la grande vitesse différente de la nôtre. Il y a les deux.

Christiane COUSINIE - Ce n'est pas tout à fait à l'ordre du jour, mais j'ajoute que les gares sont beaucoup mieux organisées qu'en France. Quand il faut traîner sa valise pendant plus de vingt minutes à Marseille pour une correspondance, on a une bonne suée !

Fabien PASTOUR - C'est le problème des gares en cul-de-sac. Vous devez faire 400 mètres pour aller jusqu'au bout du quai, traverser toute la gare et reprendre un quai. Si votre train est dans les voies 3 à 5, vous devez faire 600 mètres de quai pour reprendre le train.

Christiane COUSINIE - Tout à fait et cela fait perdre beaucoup de temps.

Guy MULLER - On peut parler de Thiers qui va dans ce sens.

Fabien PASTOUR - Cela ne fait pas partie du système ferroviaire global qu'on propose, mais il y a en effet un projet d'aménagement du pôle d'échange Nice-Thiers qui est en cours et qui sera réalisé probablement avant la LGV. On va moderniser la gare de Nice. Les trois partenaires – la Ville de Nice, la SNCF pour la partie bâtiments voyageurs et RFF pour la partie ferroviaire et les voies – se sont réunis pour faire des travaux. Les trois maîtres d'ouvrage sont là et le projet est financé par les trois maîtres d'ouvrage, le Conseil général des Alpes-Maritimes, la Région PACA et l'Etat.

Laurence GONTARD - Y a-t-il d'autres questions sur les sujets du jour ? Vous êtes tous déjà absorbés par les documents.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Je voudrais vous poser une question. Si j'ai bien compris tout à l'heure, vous avez dit que la gare Mouans-Sartoux était une option dans ce secteur et qu'elle servait à la desserte de Cannes.

Christiane COUSINIE - Elle sera de toute façon dans cette section Cannes-Grasse.

Fabien PASTOUR - C'est souhaitable.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Or je lis, dans le document, à la page 111 : « Dans le cadre de l'élaboration du SCOT Ouest 06, les élus ont approuvé à l'unanimité le principe d'une localisation de la gare LGV à Cannes centre ».

Fabien PASTOUR - Oui. On ne peut pas ne pas être honnête et ne pas dire que les élus soient motivés par quelque chose, mais cela n'engage qu'eux.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Il y a un choix qui est déjà fait. Je ne vois pas pourquoi on nous parle de cette variante autour de Mouans-Sartoux.

Fabien PASTOUR - Ils se sont positionnés en termes d'aménagement du territoire, mais dans un projet, on va regarder tous les éléments qui rentrent en ligne de compte. On doit aussi penser au problème d'infrastructure ferroviaire et prendre en compte la finabilité du projet de Cannes centre. Il faut penser à positionner les gares elles-mêmes. On vous rend compte de ce vote, on est transparent.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - C'est très démocratique.

Fabien PASTOUR - C'est totalement démocratique, mais cela ne veut pas dire que cela sera arrêté et qu'il faille s'en tenir à cela.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Pour aller contre la position des élus, il va falloir que l'on soit beaucoup ici. Ne perdons pas notre temps ! Essayons d'aller au plus près, avec une certaine franchise entre nous.

Fabien PASTOUR - Je suis très honnête, ce n'est pas arrêté et il faut que l'on en discute. Très honnêtement, le comité de pilotage a déjà laissé la porte ouverte et veut qu'il y ait une discussion sur une gare entre Cannes et Grasse.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Je ne suis pas contre, mais je dis que c'est perdre du temps. Même si nous ne sommes pas d'accord pour des raisons valables, les uns et les autres, démocratiquement, une décision a été prise. Il faut donc que l'on travaille par rapport à cette décision. C'est Cannes centre et après, que se passe-t-il ?

Fabien PASTOUR - C'est un avis qui a été rendu par le SCOT. On le prend en compte, on en discute. La démocratie, c'est aussi d'écouter les gens qui constituent cette mission, c'est aussi d'écouter ce que les citoyens ont à dire et c'est en discuter tous ensemble pour prendre une

décision. Clairement, le choix n'est pas arrêté. Il faut que l'on en discute. C'est ouvert et on ne perd pas notre temps.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Je veux bien, mais dans l'industrie, je n'ai pas travaillé de cette façon. C'est vrai que c'est un autre monde.

Jean-Claude FROMENT - La seule gare Ouest sur Cannes ne correspondrait pas aux objectifs de bassin de chalandise, à savoir qu'une gare TGV doit être accessible en moins de 40 minutes. Or je vous mets au défi de faire plus de 30 kilomètres en 20 minutes à certaines heures, le matin, à Cannes. C'est pour cela que la gare Ouest Alpes-Maritimes, située au nord de Cannes, me semble permettre davantage un élargissement de la zone de chalandise.

Fabien PASTOUR - Monsieur précise que le fait d'avoir une gare au nord de Cannes permet d'avoir une gare accessible rapidement, sans passer par Cannes et permet d'élargir la zone de chalandise de cette gare.

Guy MULLER - C'est l'étude « Gare » qui démontrera le meilleur emplacement de cette infrastructure en termes d'accessibilité, etc. Chacun pense qu'un positionnement est le meilleur. Il faut bien écouter les choses pour les valider, l'accessibilité étant importante. L'accessibilité, de premier abord, n'est pas forcément celle qui pourrait être retenue parce qu'elle n'est pas forcément la meilleure, suivant l'échelle. On ne peut pas non plus anticiper sur les études.

Fabien PASTOUR - Tout à fait. Puis, cette nouvelle gare est aussi connectée à la gare TER pour avoir un accès rapide via un moyen de transport en site propre, le train, qui permet de desservir rapidement cette gare. C'est aussi pour cela que nous tentons de la connecter à la ligne TER classique Cannes-Grasse.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Pour le festival qui est quand même le point fort de Cannes, il est évident que Cannes centre est plus intéressant que de prendre une navette.

Fabien PASTOUR - La desserte que l'on vous présente est une desserte en heure de pointe, c'est-à-dire au moment où on a besoin de plus de TER possibles. Quand on doit desservir une grande agglomération comme Cannes qui a un potentiel phénoménal en termes de congrès, de séminaires et qui a un festival connu de tous, dans ces périodes, il peut y avoir des affrètements spéciaux et on peut rajouter des trains dans la journée, à d'autres moments que l'heure de pointe des TER et mettre plus de TGV dans l'heure pour ramener des gens dans Cannes centre. En dehors de l'heure de pointe, il y a toujours la possibilité de réfléchir la répartition des circulations différemment, pour prendre en compte un événement et mettre en place des services différents.

Par exemple, actuellement, un tournoi de tennis se passe à Monaco. Pendant le tournoi de tennis de Monaco, il existe un affrètement spécial de la SNCF. La gare est ouverte du côté de Roquebrune pour desservir le tournoi de tennis de Monaco. Cela fait partie des affrètements spéciaux qui sont mis sur le réseau pour prendre en compte l'afflux de personnes pendant un événement annuel.

Sur Cannes, il est vrai que pendant 300 jours par an, il y a des congrès et des séminaires. Puis, il y a des moments, dans l'année, encore plus forts. Il y a le festival et d'autres événements de la sorte. On doit prendre en compte ces moments, en dehors des heures de pointe, en aménageant des circulations d'une manière spéciale.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Vous avez raison. La seule question que je me pose – c'est pour mon confort intellectuel, si je puis dire – la future gare de Mouans et Cannes sera-t-elle une virgule ou sera-t-elle assurée par la ligne existante ?

Fabien PASTOUR - Le débranchement qu'il peut y avoir entre la ligne nouvelle vers la ligne classique, en amont de Cannes, peut être en site complètement propre, avec une virgule tout à fait nouvelle qui serait connectée à Cannes. Puis, on peut bien sûr imaginer de réutiliser Cannes-Grasse pour faire descendre des trains. Le problème, c'est que pour raccorder des voies entre

elles, il faut une courbure qui soit compatible. Là, on est pratiquement à angle droit entre les deux. Des emprises au sol gigantesques sont tout à fait imaginables et infaisables. A mon avis, cela va être très compliqué à réaliser sur le terrain, mais on peut tout à fait y penser et l'étudier.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Cela nous ouvre la possibilité de pouvoir discuter sur l'implantation de la gare tâche d'encre.

Fabien PASTOUR - Qui n'est peut-être pas à Mouans-Sartoux.

Laurence GONTARD - Est-ce qu'on peut conclure par un tour de table sur vos avis sur ce que l'on vous a proposé aujourd'hui, sur les scénarios qui vous ont été présentés ?

9. AVIS SUR LES SCÉNARIOS

Serge JOVER - Nous avons eu beaucoup d'informations intéressantes. J'aimerais que l'on puisse élargir le choix et ne pas rester sur une seule gare. A l'heure actuelle, on est sur un fuseau qui est sur le secteur de Villeneuve-Loubet et de Saint-Isidore et on est vraiment très limité. Pourquoi est-on dans cette situation ? Parce qu'on a déjà figé la gare qui est Saint-Augustin. Or si on avait eu la possibilité d'avoir celle de Saint-Isidore, il y avait la possibilité d'avoir un faisceau beaucoup plus large. Ce sont des études qui avaient été faites. Pendant cinq ans, on a travaillé avec RFF par le passé, mais j'ai l'impression que toutes ces études ont fini aux oubliettes. Je souhaite qu'on ressorte toutes les études qui ont été faites. Nous sommes allés plusieurs fois à Marseille pour travailler sur le sujet. Il est un peu dommage que l'on ne parle plus de ces travaux.

Jean-Claude FROMENT - Je suis du même avis.

Jean-Paul CHARBONNIAUD - Moi, j'ai posé des questions. Je pense qu'il faut travailler les documents et j'aimerais bien que la zone d'ombre que j'ai évoquée ne soit plus une zone d'ombre. Sur le plan du territoire, en tant que représentant de quartier, c'est mon problème.

Jean-Michel GOUX - Moi, ce qui me gêne un peu, ce sont ces trois voies et les deux voies LGV qui vont se raccorder sur la gare de Nice-Aéroport et qui vont ensuite terminer en deux voies jusqu'à Nice. Cela me gêne un peu, cela provoque un drôle de goulet d'étranglement.

Christiane COUSINIE - J'ai simplement une question sur l'impact du bruit du TGV qui va traverser le Var. Il va y avoir les avions, l'autoroute et le TGV. Puis, y a-t-il une étude globale des déplacements ? Imaginez que la Région décide de faire un VAL, un métro depuis Nice jusqu'à Cannes. Est-ce que le TER se justifierait encore puisque c'est en 2040 ? A Paris, ils vont avoir 60 kilomètres de VAL...

Jean-Michel GOUX - Cela s'appelle un TER.

Christiane COUSINIE - Non parce que cela n'a pas la même dynamique du tout et cela coûte beaucoup moins cher. A Paris, ils vont en faire un de 60 kilomètres.

Jean-Michel GOUX - En s'arrêtant tous les combien ?

Christiane COUSINIE - Tous les 1,5 kilomètre. En plus, il n'y a pas de chauffeur. C'est beaucoup plus rentable.

Guy MULLER - S'il faut une heure et demie pour faire Nice-Cannes !

Christiane COUSINIE - Non, pas du tout, ce n'est pas vrai. La cadence est d'une minute trente aux heures de pointe.

Guy MULLER - En termes de temps de parcours, en tramway, Cannes-Nice est de l'ordre de 45 à 50 minutes. En train, le temps est de 12 à 14 minutes.

Christiane COUSINIE - Oui, mais il ne s'arrête pas souvent. Quand le transport s'arrête plus souvent, il y a plus de gens qui montent.

Guy MULLER - Il faut justement éviter que les gens prennent leur voiture. Si le temps de transport est trop long, les gens prendront leur voiture.

Christiane COUSINIE - Sauf que les gens ne font pas forcément Cannes-Nice, mais ils font des parcours plus courts. Moi, je viens de Rennes où les gens ne prennent plus leur voiture. Ils ont même été étonnés parce qu'il n'y a plus assez de wagons.

Guy MULLER - Rennes n'est pas Nice.

Christiane COUSINIE - Nice, c'est comme Paris, avec vue sur mer et sans métro.

Brigitte GOURMANEL - Je suis du même avis à propos du tramway. On voit pourquoi les Cannois ne sont pas favorables au tramway.

Je reviens à notre gare lavande que je ne trouve pas très pertinente. La gare Saint-Augustin est un choix politique et l'aménagement du territoire ne se fait pas à partir de choix politiques. J'aurais aimé qu'on réétudie la pertinence de cette gare. Saint-Isidore avait été abordé, avec une gare TGV au centre. On est bien d'accord qu'on en revient quand même aux gares de centre-ville. Revenir aux gares à la campagne, c'est pour nous un retour en arrière. On avait abandonné cette logique. A quoi cela aboutit ? A une urbanisation intensive dans le secteur, à obliger les gens à se déplacer en voiture. Chez nous, on a des contraintes énormes.

En ce qui concerne l'OIN, j'ai quand même constaté qu'on a des axes de transport de transit et locaux. La ligne historique qui deviendra principalement une desserte locale, la nationale 16 et la route du bord de mer sont des axes de desserte locale et de l'autre côté, on a l'A8 et on aurait cette nouvelle ligne qui est une ligne de transit. Pourquoi doivent-elles se connecter ? Pourquoi doivent-elles être aussi proches ? Pourquoi la LGV à Saint-Augustin ? Si on traverse, on arrive à Thiers. On suit pratiquement le tracé de l'A8. Au nord de l'OIN, on a les axes de transit et au sud, on a les axes de desserte locale, avec un tram entre les deux qui est à une station de Saint-Augustin et à une station de l'aéroport. Qu'est-ce qu'on a besoin de coller au même endroit ? Je sais qu'il y a un énorme projet d'immobilier d'affaires, mais tout l'OIN va être un quartier d'affaires. Que ce soit Saint-Augustin ou Saint-Isidore, ce n'est pas le problème. Il me semblait qu'en termes de temps de parcours, on gagnait à traverser tout droit et à sortir à Nice. Cela me paraissait plus cohérent. Systématiquement, on aménage en fonction d'un choix politique. Nos élus ont dit que... Mais ce sont nos élus.

Olivier MONTABERT - Moi, j'aurais deux points. Le premier point – peut-être pouvez-vous en parler plus – concerne le maillage. Le maillage et les réseaux sont des points importants dans le ferroviaire, c'est-à-dire, si j'ai bien compris, le fait de pouvoir faire passer des trains du réseau classique sur le réseau LGV. Finalement, sur les quatre scénarios, le dernier est le seul qui présente un maillage entre l'Est Var et ici. Finalement, est-ce que le maillage est important sur ce tronçon ou pas ? Je pense qu'il serait important de le savoir, en tant qu'utilisateur et de savoir si, au niveau du réseau lui-même, ce maillage est vital. Aujourd'hui, il y a souvent des problèmes techniques sur ce tronçon et il serait bien d'avoir ce maillage.

Je travaille sur Sophia Antipolis et je participe aussi à un groupe de travail sur les transports en commun. Finalement, on s'aperçoit que la problématique de transporter des gens est très complexe parce que pour l'instant, les usagers sont très exigeants. Si on ne propose pas de les prendre à un point précis, à une heure précise, les gens prendront leur véhicule. Je pense que dans ce groupe de travail, il est très important de comprendre si l'objectif de ce train à grande vitesse est d'amener les gens à prendre un train différent ou s'il faut plutôt déposer les gens à l'aéroport, à Cannes ou ailleurs et favoriser ensuite les transports TER, en bus, etc.

Enfin, si on fait une gare à Cannes ou à Mouans-Sartoux, je pense qu'il faudra des places de parking. Quelqu'un d'autre en a déjà parlé. Je pense que c'est très important. Les gens doivent partir d'un point A pour arriver à un point B et s'ils n'ont pas de bus pour le faire, ils ne vont pas le faire à pied, ils vont prendre leur véhicule.

Je pense qu'il est extrêmement important de comprendre quel est l'objectif principal de la ligne à grande vitesse. Est-il de relier en train rapidement ? Est-il aussi de favoriser l'utilisation des transports en commun ?

Philippe MARIE - Bonjour. Nous réaffirmons l'intérêt de prendre en compte la desserte TGV de la ville de Cannes. Cette desserte correspond à un besoin de la clientèle de congressistes et de visiteurs. La ville de Cannes est une ville importante puisqu'elle est la deuxième ville de congrès en France après Paris. Nous confirmons ici le besoin que Cannes dispose d'une desserte TGV. Je dis bien « une desserte ». Merci.

Martine SIMON - Concernant les quatre scénarios qui sont présentés à la concertation, on peut observer que par rapport au bassin cannois, il est nécessaire qu'il y ait une desserte LGV de la destination Cannes, aussi bien pour les visiteurs congressistes que pour les habitants. Dans les dossiers, par rapport au choix de gare entre l'Ouest 06 et Cannes centre, les tableaux de populations situées à moins de 20 minutes et à moins de 45 minutes montrent qu'il y en a davantage sur le site de Cannes. Lorsqu'on regarde le potentiel en termes de chalandise, c'est-à-dire le nombre d'habitants qui sont à proximité, qu'il y ait une gare à l'Ouest 06 ou une gare à Cannes centre, on constate que le potentiel de populations et d'emplois est le même. Quel que soit le choix de la gare, l'important n'est pas de regarder simplement les déplacements de véhicules, mais aussi les déplacements faits par des modes alternatifs à la voiture, notamment, sur de telles distances, par les transports collectifs.

Sur Cannes centre, il y a un futur projet de pôle multimodal qui sera en service à partir de 2015. S'il y a une gare à l'Ouest 06, il faudra qu'il y ait un maillage en transports collectifs par les autorités en charge des transports sur le territoire.

Pascal MARQUES - Pour moi, le quatrième scénario serait celui qui présente le plus d'atouts. La liaison avec Sophia Antipolis et la relation avec les différents centres-villes qui sont multiples sont un atout. On a attendu trop longtemps pour qu'il y ait une coordination (inaudible).

Concernant les échéances de 2023 et de 2040, hier, au Conseil régional, a été diffusé un petit film dont le titre est « Se déplacer en 2040 ». (Inaudible).

Concernant la zone ouest, la vallée de la Siagne est en train d'être fortement urbanisée. Il faut donc se dépêcher de faire passer le TGV. Sinon, on ne pourra plus le faire passer demain. Merci.

Philippe MUSSI - Je voudrais faire deux types de remarque, une concernant le Conseil régional et l'autre concernant Valbonne puisque la personne de Valbonne est partie.

Je répète, concernant la desserte de Sophia Antipolis, qu'il est important aussi pour nous de comprendre quelle desserte on va avoir de Sophia et quelle desserte on va avoir d'Antibes. La Communauté d'Agglomération a délibéré en disant qu'elle ne revendiquait pas une gare TGV, comprenant qu'il n'était pas raisonnable de mettre une trentaine de gares TGV sur le département. Cela ne veut pas dire non plus que nous voulons être le mouton à l'abattoir et n'avoir aucune qualité de desserte. On comprend les préoccupations de nos amis de Cannes, mais on les partage. J'insiste donc pour que l'on ait des idées pour la qualité des dessertes de bout en bout. Il ne faut pas raisonner non plus en termes de gare à gare. Il faut que l'on comprenne comment les gens viennent aux gares et la qualité de desserte qu'ils demandent. Le temps actuel d'arrivée des trains pour une gare est un point intéressant et il a été étudié, mais il faut aussi que l'on regarde quelles améliorations sont faisables.

Concernant ma position, en tant que conseiller régional, je répète ce que j'ai dit à l'occasion de la réunion publique à Nice, en l'adaptant au territoire où nous sommes aujourd'hui. Du point de vue

du Conseil régional, il y a trois urgences concernant le système de transport ferroviaire et on ne veut pas arbitrer entre. Je suis donc très heureux que Monsieur Pastour, comme l'a fait son supérieur l'autre jour, parle bien de systèmes ferroviaires performants globaux et non pas seulement de LGV.

Ce système ferroviaire doit nous permettre de passer à un quasi-doublement du trafic TER que l'on prévoit d'ici 2040. Tels seront à peu près les chiffres et on sait que la demande ne va pas baisser. Ce sont des besoins de tous les jours qui sont déjà urgents.

Ensuite, il y a le besoin du fret qui est tout aussi urgent, pour d'autres raisons. Aujourd'hui, notre territoire Ouest 06 est, comme les autres, traversé par les camions qui font l'arc méditerranéen. Les camions suivent l'arc méditerranéen qui n'existe pas. Il faut qu'on arrive à en sortir et pour cela, il nous faut cette ligne nouvelle. Si elle pouvait être mixte, fret et LGV, ce serait quand même mieux parce que je ne sais pas si on va réussir à faire passer les trains fret en plein milieu urbanisé. On préfère faire passer les TER.

Le troisième besoin, c'est évidemment l'accélération des dessertes, sur Paris certes, mais sur Nice et Marseille également. On ne va pas réussir à développer la région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec une ligne ferroviaire principale qui met deux heures et demie pour faire Marseille-Nice. Si on n'est pas à une heure, mais à une heure un quart, on sera quand même très heureux.

Cela a des conséquences sur le design de la gare. Moi, j'ai une notion de gare de connexion passagers et non pas de transfert de trains. Quelque part, cela ne passe pas parce que cela veut dire que nous aurons plus de difficultés à mettre des dessertes supplémentaires de TERGV, des TER qui utilisent une ligne à grande vitesse sur une partie de leur parcours. Certains le font. On pourrait imaginer qu'en 2040 ou en 2050, nos successeurs aient envie de faire des trains qui fassent la voie littorale pour ramasser plus de monde et qui ensuite, aillent directement sur les Arcs et Marseille. Si on n'a pas cette connexion, soit par la virgule, soit par les gares qui sont conçues en interconnexion, on aura beaucoup de difficulté à le réaliser.

Je ne sais si beaucoup de gens autour de la table connaissent Valence-TGV. Valence-TGV vaut la peine d'être visité parce que vous avez la ligne à grande vitesse où les trains passent à grande vitesse et par-dessus, vous avez la gare TER. Je pense que si on voulait faire la connexion, on n'arriverait jamais à la faire. Le résultat net, c'est que Valence-TGV n'est pas un plus pour la desserte sur Grenoble. Si on fait cette ligne Ouest 06, je crains simplement qu'elle soit conçue de cette façon.

Bernard LEVERE - En tant que représentant de la CCI, je souhaiterais simplement rappeler les évolutions positives de ce débat. Je crois que tout à chacun – en tout cas, je l'ai compris de cette façon – considère que la LGV sur les Alpes-Maritimes doit être réalisée au maximum en lignes nouvelles, pour développer une offre performante, tant pour la grande vitesse que pour les TER. Ce point mérite d'être souligné parce que je pense que c'est une avancée. Ce n'était pas forcément gagné d'avance.

Ce n'est peut-être pas le cas pour nos amis varois, mais en tout état de cause, la position de notre Président que je représente est que l'on cherche d'abord à bien comprendre. On en est au stade des questions et je pense que ce sont des questions que l'on partage. Il faut que l'on ait des réponses claires à certaines hypothèses de vitesses. Cela me paraît assez intéressant et pertinent. Il ne faut pas non plus oublier qu'il faut trouver un bon compromis entre-temps de parcours et coût et qu'il faut garantir la meilleure qualité de l'ensemble du système ferroviaire. En l'état actuel, telle est notre position.

Sur Saint-Augustin, essayons de voir un peu le futur. Le développement économique n'est pas forcément du développement non durable. Il y a effectivement des projets sur la plaine du Var. Ce n'est pas un centre d'affaires du nord au sud, mais surtout sur sa partie sud. Il y a des projets importants. Il est peut-être intéressant de les accompagner et de réaliser une opération importante qui peut créer une véritable centralité au sud du centre-ville de Nice.

André BOYER - La DDTM n'intervient pas directement dans le débat de la concertation, mais je suis là pour vous écouter, prendre des notes et faire remonter à ma hiérarchie et aux services de la Préfecture toutes les informations qui sont faites dans ces réunions de concertation.

Guy MULLER - Je voudrais simplement préciser que la position du maire de Nice est de voir très fortement le projet se réaliser. Notre président s'est souvent positionné comme ayant la volonté de voir arriver cette LGV sur Nice, projet qui date d'un certain temps déjà. Le TGV devrait être arrivé sur Nice déjà depuis vingt ans. Le projet n'a pas eu lieu. Le meilleur projet est celui qui se fera, un projet qui comprendra aussi bien du TGV que du TER. Comme le rappelait Fabien Pastour, ce projet a évolué au cours des discussions, pour intégrer cette dimension TER. Même si en termes d'emprise, dans les Alpes-Maritimes, il offre relativement peu de possibilités, il n'en représente pas pour autant un enjeu moindre puisque c'est dans les Alpes-Maritimes qu'il y a la densité de TER et les besoins de TER les plus forts. La desserte dans le 06 est la deuxième de France derrière l'Île-de-France, avec un potentiel extrêmement important.

Nous considérons que la grande vitesse est très importante. La desserte de Paris-Nice en quatre heures certes, mais il faut également un temps de parcours performant sur l'ensemble des dessertes des autres grandes agglomérations. Comme Nice est au bout de la France et représente la distance la plus extrême avec la capitale, le temps de parcours est et demeure un élément extrêmement important dans la réalisation de ce projet.

Quand RFF annonce des mixités de lignes sur la ligne de Nice, il est très clair, dans notre esprit, qu'il s'agit, dans ce cas, d'utiliser des lignes classiques non pas comme des lignes classiques, mais comme caractéristiques de lignes à grande vitesse. Sinon, Marseille-Nice se fera en deux heures et on n'y gagnera pas grand-chose.

Nous resterons particulièrement vigilants à ce que ces objectifs soient maintenus. Il n'y a pas de doctrine arrêtée. Concernant la position des gares, les études thématiques démontreront les intérêts vraiment avérés, en prenant en compte les souhaits de tout à chacun, mais également les critères matériels en termes d'accessibilité et de potentiels commerciaux des gares. Je crois qu'on ne va pas tirer de conclusions à cette heure-ci. On débute la concertation, mais également des études très lourdes. On n'en est donc qu'au tout début de ce projet.

Alain ROLLAND - Le Conseil général qui est l'un des co-financeurs du projet et qui a été associé aux études, partage globalement les éléments de présentation qui ont été faits, même s'il n'y a pas encore de décision sur le tracé. Je veux simplement rappeler les objectifs majeurs du Département dans ce domaine. C'est d'abord la vitesse. Le Département considère que les Alpes-Maritimes sont un territoire extrêmement isolé, une presqu'île en France qu'il convient de relier le plus rapidement possible aux réseaux national et international.

Au niveau des tracés, il n'y a pas de parti-pris du Département, mais le Conseil général considère qu'il faut au maximum libérer la voie existante, de façon à permettre de la réserver aux trains locaux et aux TER. Le Département n'est pas favorable aux projets qui visent à recaler et à réutiliser la voie existante, dans la mesure où il considère que les deux types de trafic vont se perturber et se gêner. Ce système ne sera pas favorable, aussi bien pour la vie de nos concitoyens et les déplacements locaux que pour les trajets longue distance.

Enfin, le coût du projet est un élément très important. Je vous rappelle que ce projet va être colossal, sans doute l'un des plus gros projets de TGV qui a été prévu dans le schéma national. Il faut essayer de faire au mieux pour baisser les coûts et pour que ce projet puisse se réaliser. Il faut essayer, à un moment, d'avoir des priorités et dire qu'on peut se passer de telle ou telle chose. Il faut absolument limiter le nombre de gares parce que la multiplication des gares représente un coût colossal dans le projet.

Fabien PASTOUR - Moi, je n'ai pas le droit de m'exprimer parce que je fais partie de la maîtrise d'ouvrage. Je vais laisser Laurence procéder à une petite synthèse.

10. CONCLUSION

Laurence GONTARD - La synthèse sera faite d'ici 48 à 72 heures. Nous vous la fournirons. J'espère qu'elle sera fidèle.

J'ai noté que vous attendiez des réponses, pour le prochain groupe :

- sur les différences de temps de parcours entre Cannes et Nice en fonction des thèses ;
- sur les différences de coût entre une ligne à grande vitesse et une ligne mixte ;
- sur les infrastructures prises en compte lors de la création des gares dans les estimations de coût du projet ;
- sur les méthodes de calcul des coûts et les marges d'incertitude ;
- sur les fréquences de desserte de Marseille ;
- sur la desserte d'Antibes et de Sophia à partir de la gare Ouest Alpes-Maritimes.

Là, je pense qu'on va réfléchir à une présentation et à une intervention de quelqu'un spécialisé sur le sujet, avec lequel on pourra discuter et à qui on pourra poser des questions parce que nous, nous ne sommes pas compétents sur le sujet.

- Sur le report modal de l'autoroute vers le train, à partir du moment où une ligne se crée.

En tout cas, je vous remercie à tous d'avoir consacré votre après-midi au projet de LGV PACA et je vous dis à dans quinze jours, au même endroit et à la même heure.

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