

Réunion publique Ouest Alpes-Maritimes Verbatim de la réunion du 28 novembre 2011

AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE
 ÉVOLUTION
 PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
 CHAMPAGNE ARDENNE
 MOBILITÉ—ACCÈS
 ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE
 ERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
 GIË—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLSKO
 LANGUEDOC ROUSSILLON ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE
 LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
 ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
 LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
 LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

SOMMAIRE

1. LES ATOUTS DU PROJET.....	4
2. L'AVANCEMENT DE LA CONCERTATION.....	5
3. ECHANGES AVEC LA SALLE.....	7
4. LES SCENARIOS ET FUSEAUX PROPOSES A LA CONCERTATION	9
4.1 COMMENT ONT ETE BATIS LES SCENARIOS ?.....	9
4.2 QUELS SONT LES 4 SCENARIOS PROPOSES ?.....	9
4.3 LES ENJEUX.....	11
4.4. LES FUSEAUX DE PASSAGE	12
5. LES RESULTATS DES GROUPES DE TRAVAIL GEOGRAPHIQUES	14
6. ECHANGES AVEC LA SALLE.....	17

Intervenants à la tribune :

COUVERT Bernard, Artelia, directeur de la mission d'AMO-G

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

PASTOUR Fabien, chargé de projet territorial 06, Mission LGV PACA (RFF)

La séance est ouverte à 19 heures 05.

Laurence GONTARD - Bonsoir et bienvenue à la réunion publique de clôture de la 1^{ère} phase de concertation sur le projet LGV PACA dans le secteur Ouest des Alpes-Maritimes. Je suis Laurence Gontard, je vais jouer ce soir le rôle de modérateur, autrement dit je vais faire en sorte de m'assurer que les échanges et les temps de parole entre Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet LGV PACA, et vous dans la salle soient respectés. Pour que chacun puisse s'exprimer, je vous remercie de bien vouloir faire des interventions assez concises et de solliciter les 3 hôtesse qui sont dans la salle avant vos prises de parole. Je vous remercie également de bien vouloir vous présenter avant chacune de vos interventions pour le verbatim de la réunion.

L'objectif de la réunion de ce soir est de vous présenter les résultats des travaux des groupes de travail géographiques qui ont eu lieu pendant la 1^{ère} phase de concertation et de recueillir vos avis sur les fuseaux et scénarios soumis à la concertation.

Cette soirée se déroulera en deux temps d'une heure environ chacun, à l'issue desquels un temps d'échanges d'une demi-heure environ vous sera accordé.

Dans un 1^{er} temps, Fabien Pastour, chargé de projet territorial pour la LGV PACA dans les Alpes-Maritimes, vous présentera les atouts du projet et l'avancement de la concertation.

Dans un 2nd temps, vous seront présentés les scénarios et les fuseaux de passage proposés à la concertation ainsi que les résultats des groupes de travail géographiques.

Fabien Pastour, pouvez-vous nous dire ce que le projet LGV PACA va nous apporter à nous dans les Alpes-Maritimes ?

1. LES ATOUS DU PROJET

Fabien PASTOUR - Merci beaucoup. Bonsoir à tous, je m'appelle Fabien Pastour, je suis le chargé de projet territorial des Alpes-Maritimes au sein de Réseau Ferré de France. Je vais vous parler de LGV PACA, ce système ferroviaire régional qui est proposé aujourd'hui. Nous, on dit « le projet LGV PACA, le projet de toute une région » parce que c'est vraiment un projet un peu différent des autres, c'est un projet de LGV mais c'est surtout un système ferroviaire à l'échelle d'une région qui est proposé.

C'est un projet dans lequel il y a certes un sigle LGV qui veut dire ligne à grande vitesse, mais c'est aussi un projet dans lequel il y a plus de TER, plus de trains du quotidien pour que les gens puissent aller travailler, avec une volonté exprimée par les cofinanceurs, et en particulier la Région PACA qui est l'autorité organisatrice des transports régionaux, d'avoir :

- dans la plupart des secteurs les moins peuplés au moins 2 trains par heure et par sens ;
- dès que l'on est dans des secteurs un peu plus peuplés, en périphérie d'agglomération, 4 trains par heure et par sens, donc quand on veut aller travailler, un train tous les quarts d'heure ;
- dans les grandes agglomérations, 8 trains par heure et par sens dans les gares les plus importantes, donc un train toutes les 6-8 minutes. Les gens iront à la gare sans se poser de question sur l'heure à laquelle le train peut passer.

C'est plus de trains du quotidien, mais c'est aussi plus de vitesse, avec des déplacements facilités à une autre échelle, l'échelle de la région. On va aller de Marseille à Nice en 1h, on va faire du Nice-Toulon en 45 minutes.

Et puis c'est un projet qui va recentrer cette région PACA dans un pays, et permettre de faire Nice-Paris en 4h et Nice-Lyon en 2h. Ce Nice-Paris en 4h, c'est un objectif que vous allez retrouver plus avant dans le projet parce que, si l'on fait du Nice-Paris en 4h, cela veut dire que l'on fait, par

exemple, du Nice-Marseille en 1h. C'est un temps encadrant qui est dimensionnant pour tout le projet.

Donc on a une échelle régionale, une échelle nationale et puis ce projet est aussi une opportunité de replacer notre département des Alpes-Maritimes dans un enjeu plus large qui est l'arc méditerranéen et donc d'avoir notre région au centre, au milieu de cet arc de Madrid jusqu'à Gênes, et donc profiter des projets qui sont en cours : Barcelone-Figueras qui sera mis en service en 2013, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui sera mise en service en 2020, le contournement de Nîmes en 2015, la LGV PACA mise en service en 2023. Et puis, du côté de nos amis italiens, vous avez deux projets qui sont en cours, un entre Gênes et Vintimille et puis vous avez un autre projet, entre Gênes et Milan, qui seront tous les deux terminés vers 2020. Donc à l'horizon 2023, l'arrivée de la LGV PACA, on pourra faire du Barcelone-Nice en 4h ou du Nice-Gênes en 2h assez facilement.

Sur cette animation, vous allez voir trois échelles de temps apparaître les unes après les autres : 2012, 2023 et 2040. Ce que l'on veut vous figurer par cette animation, c'est l'évolution du nombre de trains que vous allez avoir dans la région. A ce jour, on a 40 millions de passagers par an dans nos trains en PACA. A l'horizon 2023, on va pratiquement doubler, on va passer à 70 millions de passagers et, pour répondre à ce besoin, il faut une nouvelle infrastructure qui permette d'augmenter très sensiblement le nombre de TER et d'apporter cette grande vitesse qui va libérer la ligne classique. Vous voyez apparaître un trait orange dans les Alpes-Maritimes, avec un nouveau pôle d'échanges, une nouvelle gare du côté de Ouest Alpes-Maritimes qui va permettre d'avoir un trafic grande vitesse principal sur la ligne orange (la ligne nouvelle) et une ligne littorale libérée de ses circulations à grande vitesse pour avoir plus de trains du quotidien, plus de TER. Avec cette évolution majeure de 2023, il y aura un saut qualitatif en termes de desserte et de temps de parcours, il va accompagner une évolution de la demande de transport dans notre région. Et donc on va arriver en 2040 à non pas 70 millions de passagers attendus dans nos trains, mais 110 millions de passagers. Cela veut dire qu'il y a une 1^{ère} échelle de temps en 2023, un grand saut qualitatif à faire en 2023 et puis un 2^{ème} saut à faire pour arriver à ces 110 millions de passagers en 2040 et donc encore des améliorations à faire sur tout le système ferroviaire pour avoir, par exemple, 9 TER entre Cannes et l'Italie (des directs, des semi-directs et des omnibus), des trains à grande vitesse qui permettent de se déplacer de l'Est vers l'Ouest et de desservir toute l'Europe. C'est cela que l'on vous présente ce soir et c'est ce système ferroviaire avec du TER et du train à grande vitesse, qui est l'objet de ce projet.

2. L'AVANCEMENT DE LA CONCERTATION

Laurence GONTARD - On enchaîne sur la concertation. Que s'est-il passé depuis septembre ?

Fabien PASTOUR - La concertation a démarré le 15 septembre officiellement avec le grand public, mais on avait déjà amorcé des discussions avec les élus du territoire. Cette discussion entre dans un cadre assez particulier : les études préalables à l'enquête d'utilité publique. On est aujourd'hui dans une phase 1 qui est l'étude de la définition du programme et du cadrage du projet. Le but du jeu de cette phase qui doit aller jusqu'en décembre 2011, c'est de définir ensemble les fonctionnalités attendues pour ce projet et de les projeter dans des fuseaux de passage d'environ 1000 mètres sur un territoire.

Derrière, nous aurons une 2^{ème} phase qui ira de juillet 2012 jusqu'à décembre 2014 et nous allons travailler ensemble dans ce fuseau de 1000 mètres pour arriver à sortir un programme de travaux cohérent et une bande de passage de 500 mètres. Donc on est en ce moment dans une 1^{ère} étape de concertation, qui va se poursuivre tout au long du projet pour arriver jusqu'en décembre 2014. Derrière, il y aura une enquête d'utilité publique conduite par un commissaire enquêteur qui

reviendra sur les territoires pour voir si le travail de concertation a été bien fait par le maître d'ouvrage et si ce projet peut être reconnu d'intérêt général.

Faisons un petit zoom sur ce qui s'est passé depuis septembre. Vous voyez 2 grandes phases.

De septembre à octobre, on a discuté de toutes les fonctionnalités du projet, des scénarios, pour arriver à un comité territorial pendant lequel on a discuté de tout ce qui avait été vu sur le territoire. Comment a-t-on vu cela sur le territoire ? On l'a vu d'abord par une grande réunion publique qui a lancé la concertation le 15 septembre à Nice à l'Acropolis et puis dans des groupes de travail thématiques (fret, gares, agriculture/viticulture) et surtout dans des groupes de travail géographiques, je vois de nombreux participants qui sont là ce soir. Quatre groupes de travail géographiques dans les Alpes-Maritimes :

- un sur l'Ouest Alpes-Maritimes (le secteur qui va de Cannes jusqu'à Grasse) ;
- un autre dans la zone de Sophia ;
- un groupe sur Nice ;
- un groupe sur les problématiques Nice-Italie, le groupe Riviera-Paillons.

On a réuni 2 fois ces groupes en septembre-octobre pour discuter des fonctionnalités du projet. Puis, on les a réunis 2 fois au cours des mois d'octobre et de novembre pour discuter des fuseaux et recueillir leur avis sur les fuseaux.

On aura un comité territorial mi-décembre puis un comité de pilotage pour acter les avancées de la concertation sur le territoire et permettre au maître d'ouvrage de continuer ses études sur certaines parties du projet.

Depuis septembre dans les Alpes-Maritimes, on a fait beaucoup de réunions, beaucoup de discussions avec les gens. On a fait 35 rencontres avec les élus du territoire. Il y a eu 1 commission consultative des élus, c'est une réunion dans laquelle les élus du territoire sont autour d'une table et peuvent discuter de tous les éléments du projet. La réunion de lancement à Nice avec 150 personnes. Des groupes de travail avec 227 participants. Les comités territoriaux qui se sont déjà réunis trois fois dans les Alpes-Maritimes. Des groupes de travail thématique avec 150 personnes qui y participent. Et puis un site Internet qui permet à tous les acteurs de faire des contributions. Ces contributions sont mises en ligne parce que c'est aussi l'expression de l'avis de la population sur un projet.

Au mois d'octobre, le site Internet a eu 20 000 visites. Sur ces 20 000 visites, la moyenne du temps passé est de 6 minutes. Cela représente beaucoup de temps passé à regarder des pages et à récupérer des documents. Parmi ces 20 000 visites, il y a eu plus de 12 000 personnes uniques qui sont venues sur le site.

Il y a eu une réunion du collège des acteurs. C'est une instance un peu particulière dans laquelle une trentaine d'associations sont autour de la table. Le but du jeu est de vérifier que le maître d'ouvrage fait bien son travail d'aller informer les gens et que le travail de remontées d'informations du bureau d'études est bien fait et que l'on prend bien en compte les avis du terrain. C'est le job du collège des acteurs.

Il y a eu une réunion du comité de la concertation. Ce comité de la concertation, c'est une volonté ferme du préfet de région, M. Hugues Parant, d'avoir une instance où les financeurs sont réunis et ne parlent pas des aspects techniques, mais du projet en termes de concertation sur le territoire. Donc c'est tous les financeurs du projet qui sont autour de la table, qui parlent concertation avec le garant qui est là pour vérifier que tout est pris en compte et que le projet est bien expliqué aux gens.

Et puis, il y a une foire aux questions (FAQ) sur le site de la LGV, avec déjà près de 300 questions posées.

Vous avez vu les plaquettes à l'entrée, on a fait des affiches, des dépliants, beaucoup de panneaux d'information qui ont été mis dans diverses salles et communes qui ont bien voulu les accueillir.

Vous avez le site Internet du projet qui est une bible de références techniques. Tous les documents remis en concertation sont disponibles en téléchargement pour permettre aux gens de les avoir. Tous les gens, y compris ceux qui ne font pas partie des groupes de travail, ont accès aux verbatims des réunions, aux présentations, aux éléments techniques, et peuvent s'exprimer via le site, porter leur avis ou poser des questions à la maîtrise d'ouvrage.

Il y a eu un plan médias important pour que ce projet soit connu et que la concertation soit connue via des annonces dans la presse nationale et régionale, des annonces radio et puis des affichages dans les gares, les centres urbains, les commerces de proximité, ce qui fait que ce projet a une visibilité à hauteur de 10 millions de personnes à ce jour. 10 millions de personnes, de près ou de loin, ont connu l'existence de la LGV PACA et certains ont eu plus d'informations et sont venus échanger avec nous.

3. ECHANGES AVEC LA SALLE

Laurence GONTARD - Maintenant, vous avez la parole. Y a-t-il des questions sur la concertation et sur les objectifs du projet tels que l'on vient de vous les présenter ?

Jean-Philippe ISNARD (Comité Cannes-Grasse) - Bonsoir, je suis M. Isnard du comité Cannes-Grasse et représentant à la FNAUT qui participe aux différentes réunions à laquelle ils sont invités. Je dois vous dire deux choses. Première chose, enfin, ce soir, je vois paraître un document qui parle de Gênes-Barcelone, cela me fait bien plaisir parce que cela fait des années que l'on en parle, cela fait des années que l'on dit : attention, de quoi parle-t-on ici, on ne parle pas d'une LGV PACA, on ne parle pas d'une LGV entre Paris et Nice, on parle d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Barcelone et Gênes qui va traverser notre région, sur laquelle va se raccorder un embranchement particulier qui dessert les Parisiens, mais pour nous, ce n'est pas l'axe principal de la démarche que nous voyons dans cette opération, c'est bien Gênes-Barcelone, c'est-à-dire tout l'arc méditerranéen, on va enfin pouvoir aller à Montpellier, à Barcelone, à Toulouse assez rapidement et ainsi de suite parce qu'il faut reconnaître que notre secteur, sur le plan ferroviaire, est quand même assez mal desservi, c'est un doux euphémisme.

Deuxièmement, je dois vous dire que, dans les concertations auxquelles on a participé, il est certain que les concertations ont lieu. Sommes-nous entendus ? Ce n'est pas toujours le cas. Nous avons fait une proposition. Nous continuerons à la défendre. Nous trouvons que nous n'avons pas été assez écoutés, que le projet a été un peu balayé de la main parce qu'il ne rentre pas dans les décisions que vous avez déjà prises. On nous a imposé 4 tracés, on n'a jamais consulté les gens, j'espère que ce soir, il va y avoir des gens qui vont enfin découvrir les tracés, mais il faut qu'ils sachent bien que nos associations ne sont pas forcément d'accord avec les tracés qui ont été présentés.

Nous défendons un tracé plus au Nord parce que le seul endroit des Alpes-Maritimes qui est appelé à un développement, ce n'est pas la bande côtière où l'on ne peut plus mettre une épingle à nourrice, c'est l'arrière-pays. Dans ce cadre-là, nous avons présenté ce projet de desserte Nord. Il faut savoir que les gens de Barcelone, les Catalans qui veulent aller à Gênes faire du business, passeront à Nice ou à Cannes sans s'arrêter. Par contre, les gens de Montpellier qui voudront venir à Cannes auront des TGV qui passeront par le raccordement TER classique pour venir à Cannes spécifiquement pour le festival, pour des congrès, pour le shopping. Je pense donc qu'il serait bon de prendre en compte plus en détail ce tracé Nord et ne pas le rejeter.

M. Pastour, ne me racontez pas s'il vous plaît que la gare doit être souterraine, parce que les frais seront colossaux. Ne me dites pas non plus que la voie TGV qui arriverait en gare de Grasse ne pourrait pas être reliée sur le réseau classique parce qu'elle n'arriverait pas sur le même niveau. Bien entendu, on fait tout cela pour empêcher qu'il y ait une communication éventuelle qui serait très rentable sur le plan des populations, parce que cela nécessiterait le tracé d'un itinéraire qui existe déjà et qui démolirait de moins en moins la région.

Nous sommes pour le TGV, nous sommes pour la liaison rapide, nous sommes pour le développement de notre région, mais nous ne voulons pas un développement de la région qui va démolir la moitié du site de la région pour faire passer un train même à grande vitesse, sous prétexte qu'il est à grande vitesse. Nous sommes dans des sites de grande valeur, y compris touristique, nous n'allons pas démolir la moitié de la région pour faire ce tracé.

Aussi, notre projet à nous a d'abord pris en compte la volonté d'éviter les conflits. Il faut savoir que, rien que pour rouvrir une ligne de chemin de fer qui a déjà existé, nous avons mis 32 ans ! Autant vous dire que, dès l'instant où vous allez présenter des projets aux gens, aux contribuables qui financent... Les financeurs, c'est nous, c'est-à-dire les contribuables, les décisionnaires, c'est nous aussi, c'est les électeurs. Ça, c'est pour les hommes politiques, parce qu'il y a des réunions entre amis, mais il faut savoir que la décision sera prise à la base par les gens qui votent et qui payent. Donc nous demandons que ce tracé soit éventuellement remis sur les rails si je puis dire, réétudier plus sérieusement, avec d'autres arguments que ceux qui nous ont été présentés. Avec ce tracé, nous sommes en pleine concordance de vue avec M. Estrosi puisque M. Estrosi lui-même a dit que le développement de Nice se ferait dans la vallée du Var, c'est justement là que l'on propose d'installer la future gare TGV Est Alpes-Maritimes.

Quant à la gare Ouest Alpes-Maritimes, je vous rappelle que vous voulez l'installer dans un site où, il n'y a pas longtemps, des gens se sont battus contre l'installation d'un magasin Ikea. Cela a donné des levées de boucliers. Il faut savoir également qu'une infrastructure de gare TGV dans ce secteur-là, c'est Ikea multiplié par 10. Nous ferons en sorte à chaque fois de le signaler.

Laurence GONTARD - Vous êtes un peu en avance.

Jean-Philippe ISNARD (Comité Cannes-Grasse) - J'ai mis les jalons.

Laurence GONTARD - Je vous propose que Fabien Pastour vous réponde plus amplement lorsque l'on parlera des scénarios et des fuseaux de passage. Je signale à l'ensemble des participants que la contribution du comité Cannes-Grasse est en ligne sur le site Internet du projet. Chacun peut aller la consulter. Y a-t-il d'autres questions ?

Michel EMERIAU (Président de l'association La voix des quartiers Ouest) - Juste une remarque sur le tracé que vous nous avez présenté tout à l'heure qui est intéressant. On s'aperçoit que la liaison entre la LGV et Cannes est une liaison entre la ligne Cannes Grasse et Cannes. Bizarrement, on tourne à La Bocca, mais on va directement sur Cannes. Quid du développement de la zone Ouest de notre commune, à savoir celle de la Bocca, celle où il y a le plus d'espace ? Est-ce que l'on va conserver ce handicap qui consiste à relier la ligne de Cannes-Grasse directement à Cannes, et jamais par La Bocca ? Ou est-ce que l'on va profiter de cette opération qui, si ma mémoire est bonne, coûte aux alentours de 7 milliards d'euros, pour desservir directement, à partir de cette gare, le développement de l'Ouest de la commune ?

Laurence GONTARD - Merci pour votre question. Je pense que vous aurez une réponse également par la suite. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur la concertation ?

Fabien PASTOUR - La partie technique, on va plutôt y arriver maintenant, donc je pense que cela vaut peut-être le coup d'avancer s'il n'y a pas d'autres questions sur le déroulé.

Marianne (journaliste à Nice Matin) - Y a-t-il d'autres réunions locales pour le public ?

Laurence GONTARD - Il y a une réunion demain soir à Antibes au Fort-Carré à 19h et une troisième réunion à Nice à l'hôtel Boscolo mercredi soir à 19h également. D'autres questions sur la

concertation ? Alors on enchaîne avec la présentation des scénarios et fuseaux proposés à la concertation.

4. LES SCENARIOS ET FUSEAUX PROPOSES A LA CONCERTATION

4.1 COMMENT ONT ETE BATIS LES SCENARIOS ?

Fabien PASTOUR - D'abord, il y a les grands objectifs du projet :

- la desserte grande vitesse ;
- garantir le temps de parcours sur le trajet Nice-Paris en 4h (cela veut dire que l'on fait du Nice-Marseille en 1h) ;
- constituer un réseau maillé parce qu'il faut que la nouvelle infrastructure soit cohérente et complémentaire avec l'infrastructure existante pour que l'une supplée l'autre ;
- optimiser l'utilisation des lignes existantes et les améliorer pour faire plus de TER ;
- favoriser la desserte des centres ;
- rechercher le meilleur projet pour l'environnement ;
- limiter les coûts ;
- ligne nouvelle veut dire l'opportunité aussi de réfléchir à des gares nouvelles pour desservir des territoires qui ne sont pas desservis à ce jour ;
- faire coexister des lignes nouvelles avec des lignes existantes.

4.2 QUELS SONT LES 4 SCENARIOS PROPOSES ?

Bernard Couvert est à mes côtés ce soir. Il est le directeur d'un cabinet d'assistance à maîtrise d'ouvrage générale, celui qui nous aide à piloter tous les bureaux d'études. On a réfléchi à toutes les fonctionnalités possibles sur le territoire. Cela nous a conduits à avoir un nombre assez colossal de scénarios. On en a discuté en comité technique, on les a présentés aux financeurs et ils ont retenu 4 scénarios très contrastés à présenter à la concertation avec des fonctionnalités très différentes les uns les autres, qui permettent d'ouvrir un débat. Le plus proche des centres-villes, le plus rapide, le plus économique, le plus maillé. Les fonctionnalités des uns et des autres peuvent être mélangées pour arriver à bâtir ensemble le scénario que veut le territoire. Il ne faut pas choisir le 1, le 2, le 3 ou le 4, il faut peut-être choisir des fonctionnalités de l'un et de l'autre pour en construire un dernier ensemble.

4.2.1 LE PLUS PROCHE DES CENTRES-VILLES

Dans les 4 scénarios, vous avez des constantes. La première constante, c'est un passage de Marseille en souterrain avec une gare nouvelle, un passage sous la ville qui permet de gagner énormément de temps parce que la gare de Marseille St Charles est en cul-de-sac et il faut énormément de temps aux trains pour faire ce changement de sens et la traversée de Marseille.

Une autre constante, à l'Est, est la partie entre Nice et l'Italie. Dans ce secteur, la ligne nouvelle doit être combinée avec la ligne existante pour augmenter la fiabilité.

Dans le scénario des centres-villes, vous avez une flèche orange entre l'Est des Bouches-du-Rhône et Toulon centre avec une gare souterraine à Toulon centre, puis une combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante jusqu'à l'Est Var. Une nouvelle gare près des Arcs, Draguignan, Le Muy pour desservir un secteur qui est en plein boom à ce jour et permettre d'avoir une connexion entre la ligne nouvelle (en orange) et la ligne classique (en noir).

Vous voyez dans les Alpes-Maritimes un élément qui s'appelle « Ouest 06 », c'est un nouveau pôle d'échanges, une nouvelle gare. C'est un lieu de rencontre entre le train et le passager. Le passager peut venir de toutes les manières, en transport en commun, en voiture, par des modes doux et si c'est possible en tramway comme c'est le cas à Nice Aéroport. Donc la volonté d'avoir un nouveau pôle d'échanges, une nouvelle gare dans l'Ouest des Alpes-Maritimes sur l'axe Cannes-Grasse pour profiter des dessertes TER et amener des gens dans cette gare avec le TER.

Vous avez ensuite Nice Aéroport, c'est une nouvelle gare située dans le quartier de l'Arénas, qui permettra d'avoir un pôle d'échanges qui connectera l'avion au TGV, au TER, au tramway avec des parcs relais en cohérence avec toute l'opération de la plaine du Var.

Dans ce scénario, on passe dans Nice en surface et puis on file vers l'Italie.

Pour arriver à prendre en charge les 70 millions de passagers de 2023, il faut investir 14,2 milliards, et pour les 110 millions de passagers de 2040, il faut rajouter 3,1 milliards. Quand je parle des 70 millions de passagers ou des 110 millions de passagers, c'est tous trains confondus, c'est-à-dire que les coûts que je vous donne là sont des coûts pour la nouvelle ligne, mais aussi toutes les améliorations des lignes classiques qu'il faut faire pour avoir plus de trains ici.

4.2.2 LE PLUS RAPIDE

La différence entre celui-ci et les trois autres, c'est que celui-là met Nice-Paris à 3h52. Pour gagner du temps, il faut plus de ligne nouvelle. Donc là, entre l'Est des Bouches-du-Rhône et Toulon, on a une gare à Toulon Est avec un tunnel au Nord de Toulon et une gare située dans le secteur de La Garde, La Crau, Cuers peut-être. Puis après une ligne nouvelle intégrale jusqu'à l'Est Var, toujours cette nouvelle gare près des Arcs, Draguignan, Le Muy. La ligne nouvelle intégrale jusqu'à Nice Aéroport en passant par Ouest Alpes-Maritimes toujours. Et puis la particularité du scénario le plus rapide, c'est que, pour aller au plus vite vers l'Est, une partie des trains pourront emprunter la ligne classique en surface et passer par Nice Ville et une autre partie des trains pourront utiliser un tunnel sous Nice pour aller plus vite vers l'Est et rejoindre Monaco souterrain puis l'Italie.

Ce projet a un coût de 13,2 milliards pour 2023 et puis, pour les 110 millions de passagers à 2040, il faut rajouter 4,1 milliards.

4.2.3 LE PLUS ÉCONOMIQUE

Dans ce scénario, vous aurez plus de combinaisons de ligne nouvelle et de ligne existante. De l'Est des Bouches-du-Rhône jusqu'à Toulon Est, un barreau de ligne nouvelle avec un tunnel sous Toulon Nord. Une gare nouvelle dans le secteur de La Garde, La Crau, Cuers. Puis une combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante jusqu'à l'Est Var. Puis toujours notre barreau de ligne nouvelle entre l'Est Var, Ouest Alpes-Maritimes et Nice Aéroport. Dans ce scénario, on passe par Nice Ville en surface, puis on file vers l'Italie en combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante en passant par Monaco souterrain. Pour arriver à ce scénario-là, il faut mettre

12,6 milliards sur la table en 2023 et rajouter 3,3 milliards pour permettre à 110 millions de passagers de circuler à l'horizon 2040.

4.2.4 LE PLUS MAILLÉ

Ce scénario est pensé pour l'exploitation ferroviaire, il est pensé pour le maillage. C'est pour cela qu'on l'appelle le plus maillé. Vous voyez apparaître sur l'écran des petits carrés avec des étoiles bleues dedans : à tous ces points-là, on a des points de connexion entre réseau classique et réseau nouveau qui permettent de passer d'une ligne à l'autre et de suppléer les défaillances d'un réseau. Dans ce scénario, la gare n'est pas à l'Est de Toulon ni au centre, elle est plutôt dans la zone de Toulon Ouest, dans le secteur de Sanary, La Seyne. Vous avez toujours un tunnel au Nord de Toulon qui permet d'accéder à une combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante pour arriver à l'Est Var, puis arriver à Ouest 06. La particularité de ce scénario par rapport aux autres, c'est qu'une bifurcation est proposée pour permettre de décrocher un certain nombre de trains de la ligne nouvelle vers Cannes, c'est-à-dire d'avoir la possibilité de desservir Cannes, comme dans les autres scénarios, par la ligne classique, mais également par la ligne nouvelle en bifurquant un peu avant Cannes-Grasse. Dans ce scénario, on arrive toujours à Nice Aéroport, on passe dans Nice Ville en surface et puis on file vers l'Italie. Ce scénario vaut 14,5 milliards à l'horizon 2023 et, pour le doublement de fréquentation de trains, il faut rajouter 3,3 milliards à l'horizon 2040.

Laurence GONTARD - Je passe maintenant la parole à Bernard COUVERT, responsable de l'assistante à maîtrise d'ouvrage qui va vous présenter les enjeux sur le territoire ainsi que les fuseaux de passage.

4.3 LES ENJEUX

Bernard COUVERT - Bonsoir. Les grands enjeux du territoire dans lequel on se trouve ici sont les suivants.

- L'urbanisation : on est dans l'un des secteurs les plus densément urbanisés de la région, cela va énormément conditionner la recherche des fuseaux de passages possibles, avec beaucoup d'habitats individuels assez largement diffusés sur tout le territoire, qui fait que de Cannes jusqu'à Grasse aujourd'hui, on a pratiquement continuité du tissu urbain.
- L'agriculture : à la différence du Var où l'agriculture est très présente, elle est résiduelle dans les Alpes-Maritimes, mais avec quelques sites qui ont été identifiés comme importants, notamment dans la vallée de la Siagne avec une charte agricole, des plantes à parfum et des cultures sous serre qui, localement, sont importantes.
- Les milieux naturels : les milieux naturels sont d'autant plus importants que l'urbanisation s'est fortement étendue, avec des sites emblématiques comme l'Estérel, les montagnes de Grasse, le Tanneron, des milieux humides autour de la Siagne, du Loup, du Var, etc.
- Les paysages et le patrimoine : des sites classés comme l'Estérel, les enjeux liés à la loi littoral et aux espaces naturels remarquables qui apportent aussi de fortes contraintes, mais également des enjeux paysagers plus localisés, mais qui en sont d'autant plus importants comme le village d'Auribeau et les autres villages perchés de la région.
- Les ressources et les risques naturels : des ressources, notamment tout ce qui est ressource en eau, que ce soit les grands massifs karstiques plus au Nord ou que ce soit les nappes alluviales comme celle du Loup qui assure une part importante de l'alimentation en eau potable. Et puis des enjeux de risques naturels qui se sont fortement rappelés à la mémoire de

tout le monde il n'y a pas très longtemps avec les crues sur la Siagne et sur le Loup, et qu'il faudra prendre en compte.

4.4. LES FUSEAUX DE PASSAGE

A partir de cette analyse des enjeux et des objectifs que l'on souhaite atteindre, on a cherché à définir des fuseaux de passage. On n'en est pas du tout à des tracés précis, mais on cherche à définir des bandes de l'ordre du kilomètre de largeur. Selon les secteurs, on est sur un territoire très contrasté en région PACA, donc les critères que l'on a pris en compte ne sont pas partout les mêmes, ou en tout cas pas avec les mêmes priorités.

C'est une analyse qui rentre d'abord par l'enjeu environnement (l'environnement naturel, mais aussi l'environnement humain, les paysages, l'agriculture...), en essayant au maximum de laisser de côté les zones à plus forts enjeux, en essayant de passer entre, sachant que l'on est sur un territoire qui présente énormément d'enjeux, donc ce n'est pas facile de tous les éviter. La prise en compte des enjeux techniques : à un moment donné, une voie ferrée, notamment quand on veut lui donner des caractéristiques de grande vitesse, il y a des contraintes géométriques, donc on ne peut pas faire n'importe quoi. Et puis on a intégré également les enjeux d'aménagement du territoire, notamment sur le positionnement des gares. C'est particulièrement le cas ici.

On a proposé, dans l'Ouest 06, 3 fuseaux distincts. A chaque fois, vous allez voir, on survole le territoire, quand on est dans les teintes rouges, ce sont les secteurs où l'on passera en tunnel. C'est le cas dans le massif du Tanneron pour des problèmes de relief évidents. Quand on est dans les tons orange, on annonce ça comme indéterminé, c'est-à-dire qu'il va falloir travailler ensuite pour savoir si l'on peut passer en surface, si l'on passe en tunnel, si l'on passe en tranchée couverte. Quand on est en jaune, il y en a peu ici, c'est quand on passe en surface.

4.4.1 FUSEAU NORD

Sur le fuseau Nord, l'un des enjeux premiers, c'est la traversée de la Siagne avec le passage du secteur d'Auribeau. Vous arrivez ici sur le plan de Grasse. En bleu, c'est le secteur où l'on pourrait imaginer un site de gare. Evidemment, cela n'occupera pas tout l'espace mais l'on est à un stade où l'on identifie plutôt des grands secteurs. Ce que vous voyez en rose ici, c'est la ligne existante, pour avoir en ordre de grandeur ce que représente une ligne de chemin de fer, c'est une grosse vingtaine de mètres pour la plateforme elle-même. Donc il faut imaginer que la ligne LGV, ce sera à peu près du même ordre. Vous voyez bien ici que l'on est sur des fuseaux très larges à ce stade, mais qu'ensuite, l'insertion elle-même, ce sera un trait beaucoup plus fin.

Ensuite, on repart avec un passage en tunnel nécessaire à la fois pour des contraintes de relief et des contraintes de densité d'habitations. Il n'est pas question de passer en surface, on a trop de bâtiments. Par contre, on a des zones ici que vous voyez en orange où l'idée sera de rechercher à passer un peu en surface, pour des problèmes de coût évidents, sachant que l'on est dans des sites toujours très sensibles parce que l'on est dans des espaces boisés qui sont le poumon vert de toute la région, donc il ne s'agit pas de les détruire. Vous voyez qu'à chaque fois, les zones urbanisées, qui sont plutôt en hauteur, sont en tunnel. Donc il va falloir se glisser là-dedans et regarder plus en détail ensuite comment l'on peut passer avec certains passages en surface.

Et puis, on arrive ici dans la zone la plus dense avec la vallée du Loup qui est un passage un peu difficile. Et puis ensuite toute la zone de Villeneuve-Loubet, Cagnes/Mer, St Laurent du Var où la densité de l'urbanisation fait que l'on passera en tunnel nécessairement, en recherchant ensuite à ressortir du tunnel un peu avant l'arrivée dans la vallée du Var. Il faudra là se raccorder quelque part sur la ligne existante pour franchir le Var en viaduc, en longeant la voie existante et avec ici le

site de la gare de Nice Aéroport. Ensuite, en continuant l'usage de la ligne existante jusqu'à Nice Ville. Là, le fait d'avoir 2 grandes gares permet de mettre les trains les uns derrière les autres et d'utiliser de la manière la plus efficace possible la ligne existante.

[blocage du fichier]

Fabien PASTOUR - Cela a très bien marché toute la journée ! On peut revenir sur le fuseau jusqu'à l'Italie sur le 3^{ème} passage et passer tout de suite sur le 2^{ème} fuseau.

Bernard COUVERT - Juste une précision, vous entendrez souvent le terme de « tranchée couverte », que l'on distingue du tunnel. Le résultat est le même, c'est-à-dire que l'on est en souterrain. Le tunnel, on le construit en restant en souterrain, bien sûr avec des travaux importants en entrée et en sortie avec des puits d'accès, mais globalement, on a très peu d'impacts en surface. Par contre, le principe de la tranchée couverte, pour ceux qui connaissent, c'est ce qui a été fait juste avant d'arriver à Avignon. Il s'agit d'un tunnel, mais en réalité, il a été creusé en surface et il a été refermé après. Ce sont des travaux que l'on fait quand on est proche de la surface, qui sont moins onéreux, par contre qui supposent des interventions en surface beaucoup plus importantes au moment des travaux.

[redémarrage du fichier]

4.4.2 FUSEAU MÉDIAN

Celui-là encore est en tunnel sous le Tanneron en venant du Var. Ici, vous avez la vallée de la Siagne qui apparaît en jaune puisqu'elle sera traversée en surface, c'est techniquement la seule solution raisonnable, bien évidemment avec les ouvrages qui seront nécessaires pour assurer le passage des crues et en faisant attention aux enjeux notamment de l'agriculture. Puis, passage en tunnel dans ces collines très habitées avec, ici, un site de gare sur la partie Nord de la commune de Mougins, toujours à la jonction de la ligne existante pour avoir l'intermodalité, mais profitant également de la voie express Cannes-Grasse de façon à assurer la desserte. Là aussi, toutes les zones habitées passées en tunnel. Par contre, la recherche là encore d'essayer de passer en surface dans des espaces que l'on sait difficiles puisque l'on est sur les parcs départementaux de la Brague et de la Valmasque. Donc il faudra avoir un travail de dentelle ici. Par contre, des tunnels dès que l'on est dans des zones fortement habitées comme vous le voyez ici. A nouveau essayer de rechercher au maximum des passages en surface... Je parlais de coût tout à l'heure, je pense qu'il y a un autre enjeu que l'on a tendance à oublier, c'est un enjeu d'image de la région. Imaginez que la ligne passe en tunnel tout le long, c'est vrai que, pour les gens qui viendront régulièrement, au bout d'un moment, cela donnera une image assez difficile de toute la Côte d'Azur. Le franchissement du Loup qui est un point délicat sur lequel il faut que l'on travaille. Puis ensuite, à nouveau, vous retrouvez ici, puisque, là, tous les fuseaux se rejoignent sur un seul passage, passage en tunnel sous Cagnes puis sous St Laurent. Travailler sur les conditions où l'on peut rejoindre la ligne existante avec une insertion urbaine qui n'est pas facile ici. Le passage du Var, la gare de Nice Aéroport et, dans cette option-là, un passage en tunnel sous la ville de Nice, qui pose un autre problème, à ce moment-là, il n'y a plus de desserte directe de Nice Ville, par contre, cela permet de gagner du temps au total. En tunnel, cela veut dire que l'on s'est gardé une assez large possibilité parce que ce sont les contraintes techniques qui vont commander sur la manière de passer. Et puis, dans l'autre hypothèse que l'on n'a pas pu voir tout à l'heure, à partir de la ligne existante, des entrées en tunnel et ici, jusqu'à l'Italie, on parlait tout à l'heure de jumelage avec la ligne existante, les études techniques ont montré que, finalement, ce serait très difficile puisque l'on est sur un relief très complexe, donc ce sera essentiellement du tunnel, y compris pour la gare de Monaco, avec toutefois la recherche de quelques points où l'on pourrait imaginer tangenter la ligne existante pour assurer le maillage avec la ligne existante qui permette la fiabilisation du système, s'il y a une ligne qui est bloquée par un incident quelconque. Ici, un secteur où il faut regarder les conditions de passage. Puis à nouveau des reliefs très importants

pour aller jusqu'à Monaco avec une gare souterraine collée à la gare existante de Monaco. Puis toujours un relief très important et une urbanisation très importante qui fait que c'est le tunnel qui va dominer avec simplement, là encore, essayer de trouver quelques secteurs de connexion possible avec la voie existante. Puis, à travailler avec nos collègues italiens - les discussions s'amorcent - sur les conditions de raccordement vers l'Italie sachant que l'on peut imaginer soit rejoindre la voie existante vers Menton et utiliser la voie existante pour rejoindre l'Italie, soit avoir une ligne nouvelle si les homologues côté italien font de même.

4.4.3 3^{ÈME} FUSEAU

Ici, au Tanneron, on a souhaité garder la possibilité d'étudier des possibilités de passage peut-être en surface en bordure du Tanneron mais c'est un site très difficile, donc c'est peu réaliste. Puis en tunnel pour éviter tout le secteur de Mandelieu. Ici, vous avez l'aéroport de Cannes, donc on a quelque part par ici le point limite où l'on peut passer en surface pour des problèmes de dégagement des avions, sachant que, tout ce qui est au Sud, on l'a exclu pour des raisons techniques parce que cela oblige à ce moment-là à passer en souterrain sous l'aéroport, sous la vallée, à des cotes qui sont de l'ordre de 30 mètres en dessous du niveau de la mer. On sait tout faire, mais on complique inutilement le dossier.

Ici à nouveau franchissement de la vallée de la Siagne en viaduc ou remblais à optimiser en fonction des risques d'inondation, de la présence d'agriculture. Des zones de passages en tunnel dans les zones habitées. Le site de gare : là, le site est encore assez large, il y a encore vraiment des réflexions à avoir. Des passages en tunnel dans toute cette zone densément habitée, entre Cannes, Le Cannet et Mougins. Puis, vous voyez à nouveau ce principe, dans les zones ici qui ne sont pas trop densément urbanisées, d'essayer de trouver des passages en surface. Une idée, cela pourrait être un jumelage avec l'autoroute, par exemple, qui permettrait de limiter les incidences sur le parc départemental de la Valmasque. A nouveau des passages en souterrain dans toutes les zones urbanisées, notamment du pôle de Sophia, mais par contre essayer d'utiliser au maximum les points de passage possible. Puis ensuite, quand on arrive à Biot, pour des enjeux d'urbanisation et de milieux naturels, des passages en tunnel. Un questionnement sur la vallée du Loup qui pose des problèmes de passage en surface, mais aussi des problèmes de passage en souterrain, c'est pour cela qu'on l'a laissée en indéterminée. Puis, vous retrouvez ici le même principe, puisque l'on n'a plus qu'un fuseau à partir d'ici.

Laurence GONTARD - Merci. Ces fuseaux sont disponibles également sur le site Internet du projet. Donc vous pouvez aller les consulter si vous le souhaitez. J'ai oublié de vous indiquer tout à l'heure qu'un photographe était présent ce soir, donc les personnes qui ne souhaitent pas être prises en photo sont invitées à aller le voir pour le lui signaler. Je vais passer la parole à Fabien qui va vous présenter les travaux des groupes de travail géographiques.

5. LES RESULTATS DES GROUPES DE TRAVAIL GEOGRAPHIQUES

Fabien PASTOUR - Je vais me lever, je ne sais pas parler assis, excusez-moi. Comme on l'a dit tout à l'heure, il y a eu 2 phases, une phase où l'on a parlé fonctionnalités, grands concepts et scénarios et puis une 2^{ème} phase qui s'est achevée ce matin à Menton où l'on a parlé des fuseaux.

Ce que nous avons présenté au comité territorial qui a fait un point d'étape en octobre, ce sont les points qui ont fait consensus et l'unanimité dans le groupe.

- Tous les groupes ont réaffirmé le besoin d'un système ferroviaire performant pour construire une mobilité durable. C'est l'importance du transport en commun lourd, le fer, pour assurer une mobilité durable dans ce département et dans la région.
- Ils ont aussi réaffirmé le besoin d'une infrastructure nouvelle à grande vitesse pour les déplacements vers Marseille, vers Paris et vers toute l'Europe. M. Isnard l'a souligné tout à l'heure, ce projet, c'est du transport au niveau local, c'est du transport régional et c'est aussi du transport national voire international, c'est un système ferroviaire au sens large.

Les demandes issues des groupes de travail portent sur :

- une desserte de Cannes centre de qualité ;
- la création de nouveaux pôles d'échanges dans l'Ouest des Alpes-Maritimes et à Nice Aéroport pour offrir l'accès à la grande vitesse au plus grand nombre.

Nous présenterons au comité territorial du 8 décembre les points d'accords suivants :

- affirmation unanime pour la nécessité de cette ligne nouvelle à grande vitesse avec des délais de réalisation les plus courts possibles, intégrée dans l'arc méditerranéen, permettant de désenclaver les Alpes-Maritimes ;
- unanimité en faveur d'une gare desservant l'Ouest des Alpes-Maritimes et de l'importance de la grande vitesse sur cette zone ;
- dans les groupes de travail, le fuseau médian a été plébiscité à 80 % ;
- la desserte de la ville de Nice, que ce soit par la gare forte de Nice Ville qui restera l'une des grandes gares de Nice mais aussi l'importance pour une ville comme Nice d'avoir une 2^{ème} grande gare Nice Aéroport (à Paris, vous avez plusieurs grandes gares, à Marseille, vous avez plusieurs gares), qui est complémentaire avec la gare de Nice Ville ;
- privilégier le passage en surface dans Nice plutôt que le tunnel sous Nice.

Seront présentés aussi au comité territorial du 8 décembre les demandes pour la prochaine phase de concertation (on va discuter et travailler ensemble jusqu'en décembre 2014) :

- vérifier la cohérence entre le schéma d'aménagement des transports en commun avec le système ferroviaire LGV (partie TER et partie grande vitesse) pour qu'il y ait une complémentarité entre les transports en commun classiques et les trains ;
- poursuivre les études sur l'accessibilité des gares (comment les gens vont aller dans les gares, mais aussi comment les gens vont venir à ces gares) pour voir comment on peut insérer au mieux ces gares sur le territoire ;
- poursuivre les études sur l'exploitation ferroviaire en traversée de Nice et sur les sorties de tunnel ;
- la prise en compte du fret et de la logistique dans le système ferroviaire (comment mettre du fret sur le système ferroviaire et permettre au fret d'avoir un accès et une offre importante qui rende intéressant le fret pour les industriels) ;
- l'approfondissement des études sur le tronçon Nice-Italie. Au départ, ce tronçon ne devait pas être dans la déclaration d'utilité publique. Suite au comité de pilotage de janvier 2011, il fait partie intégrante du projet et sera, au même titre que le reste du projet, intégré à une déclaration d'utilité publique. Dans ce secteur, on nous a donc demandé de compléter et d'avancer nos études pour présenter des éléments dans les groupes de travail.

Laurence GONTARD - Pour rendre hommage à tous les participants des groupes de travail géographiques, nous leur avons donné la parole pour montrer la richesse de cette concertation.

[projection d'un film]

Que pensez-vous de la concertation ?

Jean-Paul CHARBONNAUD (Association Cagnoise des Grands Plans) - *Ecoutez, moi, je suis absolument ravi. Ce n'est pas ma première concertation avec RFF ou SNCF à l'époque. Je suis arrivé, j'ai vu une documentation très dense, très riche et permettant, pour quelqu'un qui n'est pas a priori au fait des problèmes, commencer à comprendre et rentrer dans la compréhension générale du sujet.*

Jacques MOLINARI (GIR Maralpin) - *Celle-ci est remarquablement organisée, mais dans un trop court délai. C'est-à-dire que le temps n'est pas accordé à la réflexion et, de surcroît, nous n'avons pas bénéficié de la documentation que l'on pouvait espérer d'une concertation qui est, en quelque sorte, le stade final d'une opération qui est en gestation depuis plusieurs années.*

Rémi QUINTON (particulier) - *Le calendrier, il y en a qui disent qu'il est trop court. Après, en même temps, c'est un projet qui est débattu depuis 2005 et même avant. Au bout d'un moment, il faut prendre des décisions.*

Brigitte GOURMANEL (Association de Défense des habitants de l'Est du Cros) - *Nous avons été assez choqués de nous rendre compte que, pratiquement, on a fait table rase de tout le travail de réflexion qui avait été fait précédemment pour se réduire sur 4 tracés avec des points qui étaient déjà pratiquement arrêtés, définis par décision qui nous semble plus politique que stratégique.*

Philippe MARIE (Syndicat Intercommunal des Transports Publics) - *Nous devons participer aux réunions et avoir une règle du jeu, c'est-à-dire avoir aussi bien un respect de l'interlocuteur que du présentateur, c'est-à-dire du maître d'ouvrage qui présente son opération. Il n'y a pas forcément des consensus qui paraissent évidents à faire émerger.*

Christiane COUSIND (association des citoyens laurentins) - *On a l'impression que c'est une fausse concertation, c'est-à-dire que tout est prévu à l'avance, on a un projet terminé et puis on va contacter les associations pour leur demander leur avis.*

Germain NALLINO (Les amis du rail azuréen) - *C'est un lieu d'expression dont on ne tient pas toujours compte, de ce qui est proposé, mais quand même, il y a des débats et ça, il faut quand même le reconnaître, RFF fait des efforts.*

Marcelle DUMOULIN (particulier) - *L'expression est complètement libre. Je souligne le souci qu'ont les animateurs du respect de la parole échangée.*

Christian COLLET (GIR Maralpin) - *Le fait de fragmenter les réunions par zone géographique, d'une part, cela surcharge le dossier, et d'autre part, cela ne permet pas toujours d'avoir une vision d'ensemble sur les problématiques. Or les problématiques sont territoriales et les territoires sont interconnectés. Donc c'est à la fois bien et, en même temps, cela empêche d'avoir une vision globale.*

Brigitte GOURMANEL (Association de Défense des habitants de l'Est du Cros) - *Il y a beaucoup de personnes qui n'ont pas accès, qui ne peuvent pas participer à ces ateliers, au moins, on peut les renvoyer vers le site et ils peuvent consulter ne serait-ce que les verbatims qui sont très instructifs.*

Marie-Luz HERNANDEZ-NICAISE (élu(e) Europe Ecologie Les Verts) - *On a beaucoup de documentation, même presque trop par rapport à notre niveau de compétence parfois. Cela m'amène au second point qui est que l'on débat sur des documents que l'on a plus ou moins bien gérés. Moi, j'ai toujours l'impression que, quelque part, on décide à ma place parce que, justement, je ne possède pas toutes les données.*

Jean-Philippe ISNARD (Comité Cannes-Grasse) - *C'est certain que l'on est écouté. Nous, on défend le projet Nord du tracé dans les Alpes-Maritimes, je vois qu'il a été pris en compte, je vois qu'il y a quelques sujets sur lesquels on n'est pas d'accord, mais enfin, c'est normal. On le défendra jusqu'au bout et effectivement, on a été entendu.*

Robert HENAFF (association TGV-PACA) - Le maître d'ouvrage est bien obligé de prendre en compte les opinions exprimées. Le fait-il assez ? On le verra quand sortiront les fuseaux. Le fait-il toujours ? De toutes façons il ne peut pas le faire, il ne peut pas prendre en compte la totalité des expressions.

Pascal NICOLETTI (CCI Nice Côte d'Azur) - Le principal, c'est que l'on arrive à un consensus sur le projet. Cela devrait éviter, j'espère, au moment de l'enquête publique, de rentrer sur des faux débats ou des prises de position non utiles et qu'à ce moment-là, on ne se concentre que sur les éléments finaux liés à l'exécution qui seront certainement les points les plus sensibles à traiter à ce moment-là.

Dans le Var :

François CROISIET (particulier) - On a l'impression que la décision est déjà prise et que l'on est un peu les dindons de la farce, c'est-à-dire que la décision a été prise, les informations sont divulguées au fur et à mesure du temps qui passe et on sera mis devant le fait accompli au dernier moment, quand il sera trop tard.

Dans les Bouches-du-Rhône :

Céline CLOUET-Page (coordinatrice UDVN 13) - La concertation est très plaisante. Le fait que l'on fasse appel à tout un chacun pour donner son opinion sur un tracé aussi important que la LGV, cela ne peut être que bénéfique.

6. ECHANGES AVEC LA SALLE

Laurence GONTARD - Maintenant, j'invite Fabien Pastour à répondre aux questions concernant la desserte de Cannes La Bocca et sur le fuseau Nord.

Fabien PASTOUR - D'abord, un petit retour sur le film, vous avez remarqué que l'on n'a pas pris que des gens qui étaient hyper positifs sur le projet.

Un participant - Cela te fait rire ! J'ai remarqué que les réactions qui sont négatives sur le tracé...

Laurence GONTARD - S'il vous plaît, je vous demande de demander la parole. On respecte la règle du jeu. Vous avez une question à poser, Monsieur ?

Fabien PASTOUR - Monsieur, je prends à témoin les gens qui sont dans la salle et qui font partie du groupe de travail. J'espère que, pendant les groupes de travail, je n'ai manqué de respect à personne, je ne pense pas que ce soit le cas.

Le même participant - Les réactions des gens qui ont parlé derrière vous, ceux qui n'étaient pas pour le TGV, vous aviez le sourire jusqu'aux oreilles.

Fabien PASTOUR - C'est qu'une partie des personnes sont dans la salle face à moi, c'est tout.

Le même participant - Excusez-moi.

Fabien PASTOUR - Je vous promets. Par exemple, M. Isnard m'a posé des questions sur l'arc méditerranéen. Effectivement, M. Isnard, vous l'avez bien noté et je ne l'ai sans doute pas assez dit au départ, le projet, ce n'est pas que les Alpes-Maritimes, c'est vraiment un projet qui a des dimensions différentes : la dimension régionale, la dimension nationale, la dimension de l'arc méditerranéen dans lequel on doit insérer le projet.

Le comité Cannes-Grasse nous a fait une proposition concernant un fuseau de passage qui serait plus au Nord, qui passerait par Grasse et qui redescendrait sur Nice par St Isidore. D'abord, cette contribution est en ligne, comme cela a été dit par Mme Gontard. Elle est sur le site de la LGV, donc vous pouvez la consulter. Et puis, nous avons apporté un certain nombre de réponses concernant ce scénario au comité Cannes-Grasse en réunion de travail, en groupe de travail

Ouest Alpes-Maritimes. Vous pouvez retrouver les réponses dans le groupe de travail n°3 de Ouest Alpes-Maritimes si mes souvenirs sont bons. Et puis on a dit au comité Cannes-Grasse que l'on allait compléter nos études et qu'on leur fournirait de quoi comparer leur scénario avec les autres scénarios sur la même base avec des documents écrits.

On entend qu'ils ne sont pas forcément d'accord avec notre façon d'appréhender leur solution, mais on est aussi là pour prendre le temps de leur expliquer comment les faisabilités techniques font évoluer les choses d'un côté ou de l'autre et surtout leur expliquer comment on a pu évaluer financièrement leur solution.

Le problème de l'implantation des gares est un sujet important, M. Isnard, vous avez raison de le noter. On a jusqu'en décembre 2014 pour discuter ensemble de toutes les choses. On a à ce jour besoin de choisir l'un des fuseaux. Puis, dans ce fuseau, on va choisir ensemble le point d'implantation de la gare. Les enjeux locaux seront pris en compte et le temps sera là pour étudier finement chaque position et les comparer les unes aux autres. Je ne doute pas que l'on vous aura autour de la table avec nous pour étudier tous ces points.

Monsieur évoquait la desserte de La Bocca. Dans les fuseaux qui étaient présentés au départ, il y avait des solutions qui passaient par Cannes. Effectivement, on imaginait une desserte de Cannes Centre ou de Cannes La Bocca par la grande vitesse. Ces scénarios-là présentaient des surcoûts financiers extrêmement importants, de 10 à 15 %, qui rendaient le projet infaisable. Donc les financeurs ont écarté la desserte de Cannes centre ou la desserte de Cannes La Bocca.

Et puis, il y a la problématique TER. Actuellement, il y a une ligne qui est en virgule, qui débranche au point kilométrique n°2 après la gare de Cannes et qui file vers Grasse. Il y a dans ce secteur une gare du Bosquet et une gare de Cannes La Bocca qui ne sont pas très loin l'une de l'autre. Lors de la concertation, il a été évoqué par les participants une réflexion à mener par RFF sur le positionnement de la gare TER de La Bocca pour l'avenir. Est-ce que son positionnement est meilleur ? Il y a même eu une contribution fournie par M. Quinton que vous avez vu à l'image il y a quelques minutes sur le bas de la ligne Cannes-Grasse : comment on pourrait modifier un peu le bas de la ligne Cannes-Grasse pour créer dans la zone de La Bocca un point fort d'échanges TER pour l'irrigation Nord-Sud et l'intégration à la ligne littorale de ces circulations. Cela fait partie des choses qui sont sorties dans les études, sur lesquelles on va travailler, et qui donneront sans doute des éléments pour la suite de la concertation. On a donné rendez-vous à M. Quinton pour lui présenter des éléments techniques, que ce soit dans un groupe de travail par la suite ou éventuellement à titre particulier.

Un participant - En matière de fret, je connais bien la SNCF pour y avoir travaillé de nombreuses années, le point de La Bocca est l'un des rares endroits où l'on peut éventuellement développer cet impact qui est celui des marchandises et celui du fret, c'est ce qui aujourd'hui, fait vivre le chemin de fer. La liaison entre la partie fret et la partie voyageurs qui passerait par le Nord fait de La Bocca un lieu stratégique idéal à mon avis.

Fabien PASTOUR - Dans le groupe de travail géographique, on a assez peu parlé du fret, sinon pour souligner le besoin de prendre en compte le fret pour l'intégrer au projet. Il y a surtout un groupe de travail thématique - qui a été demandé par une association des Alpes-Maritimes - qui réfléchit sur le fret au niveau régional : comment, grâce au projet LGV PACA, maintenir et surtout faire progresser le fret dans la région ? Cela fait partie des souhaits émis et puis des souhaits entendus surtout sur la partie fret dans ce projet.

Laurence GONTARD - Y a-t-il des questions ou des interventions ? Monsieur.

Patrick DOREL - J'annonce la couleur, moi aussi, j'ai fait toute ma carrière à la SNCF, mais je suis nouveau en PACA, j'ai créé le TGV Metz-Dijon-Nice il y a une dizaine d'années, je découvre le projet un peu tard puisque je suis nouveau ici. J'ai trois questions très techniques.

Dans les scénarios, vous parlez de combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante. Qu'est-ce que cela veut dire ? Est-ce que cela veut dire que vous élargissez la plateforme de la ligne existante pour faire passer la LGV PACA à côté, donc cela fait 4 voies parallèles ? Ou bien vous combinez les voies ? C'est la 1^{ère} question.

Deuxième question, dans les trois scénarios avant le 4^{ème}, y a-t-il une liaison à la gare Est Var pour rejoindre la ligne classique pour descendre sur St Raphaël ?

Troisième question, entre les scénarios 2023 et 2040, j'ai bien compris que c'est un accroissement de capacité que vous visiez, donc avec un surcoût. Comment allez-vous le réaliser ?

Laurence GONTARD - M. Pastour.

Fabien PASTOUR - La combinaison de ligne nouvelle et de ligne classique, cela veut dire, d'abord, que l'on va ajouter des voies à côté des voies. Cela veut dire que l'on va combiner des lignes nouvelles, donc les voies rajoutées à côté des voies existantes quand la configuration de tracé des voies existantes permet d'être compatible avec la vitesse choisie, donc cela veut dire que l'on va jumeler ces voies les unes à côté des autres, quand on pourra avoir des tracés compatibles avec les exigences de vitesse. Et puis, dans certains secteurs où la ligne classique est trop tortueuse, il y aura des bouts de ligne nouvelle seule intégrale qui aura des caractéristiques de grande vitesse et donc qui ne suivra plus la ligne classique. C'est en cela que l'on combine, c'est-à-dire que l'on va essayer d'avoir 4 voies les unes à côté des autres, puis de temps en temps 2 voies de chaque côté, puis encore 4 voies, puis encore 2 voies et ainsi de suite jusqu'au bout pour arriver à avoir une réutilisation le plus possible des infrastructures, donc des parcelles RFF déjà disponibles et éviter d'aller prendre du foncier supplémentaire pour une ligne nouvelle. Cela s'appelle de la combinaison de ligne nouvelle et de ligne existante.

Pour répondre à votre deuxième question, effectivement, ce pôle d'échanges de l'Est Var dans le secteur des Arcs, Draguignan, Le Muy, un secteur qui est en plein boom économique et surtout immobilier, c'est d'avoir un point de connexion, d'échange possible entre la ligne nouvelle et la ligne classique. C'est donc la possibilité d'avoir des TGV qui vont desservir à grande vitesse Ouest Alpes-Maritimes puis Nice Aéroport puis Nice Ville et puis un certain nombre de TGV, de trains TER, des intercitys qui pourront débrancher et partir sur la ligne classique, passer par St Raphaël et desservir les gares actuelles de Cannes, Antibes, jusqu'à Nice. Donc effectivement, ce sont deux dessertes complémentaires qui pourront s'effectuer à grande vitesse sur la ligne nouvelle, à vitesse classique sur la ligne classique, mais aussi pour des TGV.

Concernant votre troisième question, ce que l'on prévoit pour 2023, 2040. 2023, c'est le gros saut qualitatif, c'est là qu'il y a la plus grosse masse financière qui est déployée (12, 13 milliards) pour faire le saut qualitatif, construire la ligne nouvelle. La 2^{ème} étape, 2040, ce sont des éléments complémentaires, par exemple des voies supplémentaires en gare, des modifications d'infrastructures pour compléter les voies existantes, c'est à hauteur de 2-3 milliards d'euros pour compléter l'infrastructure et permettre encore un saut qualitatif et augmenter la desserte TER et TGV sur toute la région.

Dans un 1^{er} temps, c'est beaucoup de ligne nouvelle et beaucoup de doublement de voie. Après, c'est un chapelet de petits travaux réguliers sur toute la ligne littorale et toutes les lignes périphériques pour permettre ce saut qualitatif jusqu'à 110 millions de passagers.

Laurence GONTARD - M. Nicoletti.

Pascal NICOLETTI (CCI Nice Côte d'Azur) - C'est vrai que les 2 pages récapitulatives des points de concertation nous semblent tout à fait conformes à ce qui a pu être dit dans les divers débats. Nous, en tant que tels, on n'a pas d'avis. Très souvent, on s'est opposé avec des groupes qui prônaient plutôt telle solution ou telle autre. Ce que l'on a surtout essayé de mettre en avant, c'est que la plupart des gens qui venaient avec des solutions, c'était pour répondre à des contraintes. Nous, ce que l'on demandait surtout à RFF, c'était que soient très clairement établies les

contraintes liées à l'urbanisme, à l'environnement ou aux gênes qu'il pourrait y avoir, de manière à ce que l'on soit certain qu'en 2014, le jour où l'on sera en enquête publique, l'ensemble de ces contraintes aient été prises et qu'à ce moment-là, l'intérêt général et les solutions apportées fassent qu'il y ait zéro problème à la réalisation du projet. Donc nous, on se met dans une démarche positive.

Sur la gare Ouest 06, plus au Nord, plus au Sud, plus au milieu, à la rigueur, on fait confiance à RFF et à la manière dont ils répondront aux contraintes qui ont été établies. Il est vrai qu'aujourd'hui, le schéma médian a eu une grande majorité d'éléments, peut-être parce que c'était plus simple à trancher que d'autres éléments. Il y a eu une très forte évolution d'ailleurs de la partie Ouest avec le SCOT qui a reconnu que peut-être certaines décisions qui avaient été prises par le SCOT risquaient d'être remises en cause pour tenir compte de cette concertation. C'est véritablement ce que l'on veut mettre en avant au niveau de la CCI, l'essentiel est que cet élément structurant soit fait et que l'on puisse répondre au maximum dans l'intérêt général aux contraintes qui ont été établies. Il est évident que l'on ne sera pas ami avec tout le monde à un moment, qu'il faudra bien trancher, mais jusqu'à présent, la démarche s'est quand même bien passée.

Par rapport à nos voisins varois qui ont quasiment pris en otage la concertation, le Préfet aujourd'hui a suspendu les réunions publiques, je trouve qu'il y a eu plus de sérénité dans le 06. Une des contributions de la CCI, c'est de dire aussi à RFF, cela fera partie des éléments que l'on enverra, si l'on est pris en otage par le Var, on vous demandera d'avoir un scénario bis, si véritablement le système devait être bloqué dans son analyse varoise.

Laurence GONTARD - Merci. M. Isnard.

Jean-Philippe ISNARD (Comité Cannes-Grasse) - Je vais poser quelques questions au bureau d'études. Dans votre présentation du projet, vous avez complètement occulté le côté sismique de la région qui impose des coûts de construction relativement importants. Vous avez également oublié certains détails. Quand on survole la région, on traverse la vallée de la Siagne, des sols alluvionnaires donc assez difficiles, on traverse la vallée du Loup qui, elle aussi, représente un coût important et surtout un problème technique. Sous Cagnes/Mer et St Laurent du Var, là aussi, nous tombons dans des sous-sols qui ne sont pas faciles. C'est pour cette raison qu'à Nice, nous n'avons jamais eu de métro, parce que l'on ne peut pas construire en souterrain. D'ailleurs, je pense que la ligne 2 du tramway va certainement nous révéler la qualité du sol quand on va construire en souterrain une partie de la ligne. On avait eu une discussion avec M. Médecin à l'époque, ils devaient construire un métro souterrain style VAL et ils avaient reculé à cause des sous-sols. D'ailleurs, quand on a construit le tramway, on s'est aperçu que, dans la vallée du Paillon, il y avait beaucoup de problèmes de sous-sol. Je trouve que, dans la présentation qui nous a été faite, on ne tient pas assez compte de cette particularité. Sans oublier le côté montagneux de l'opération, on est dans les Alpes-Maritimes, c'est la mer et la montagne. C'est d'ailleurs pour cela que l'on avait présenté un tracé Nord qui évitait en grande partie ce genre d'inconvénients aussi.

Laurence GONTARD - Merci M. Isnard.

Fabien PASTOUR - Avant de passer la parole à Bernard Couvert, je vais faire un petit retour sur les groupes de travail parce que l'on en a beaucoup parlé dans les groupes de travail. Par exemple, dans le groupe de travail de Sophia-Antipolis, les participants nous ont demandé de faire venir un expert des travaux souterrains pour leur parler des constructions de tunnels. M. Domari, de la société INEXIA, qui est une pointure au niveau international sur les tunnels, est venu nous expliquer comment on faisait un tunnel. Les gens lui ont aussi posé des questions sur le sous-sol de la région et les contraintes géologiques du secteur. Le verbatim de cette réunion est consultable en ligne, je vous invite à le lire, c'est un bonheur d'explications techniques sur les tunnels.

Il y a eu aussi une demande du groupe de Nice et du groupe Riviera-Paillons sur les enjeux sismiques, géologiques et hydrogéologiques de la zone (de Nice jusqu'à l'Italie). On a eu

l'intervention de M. Jean Piraud, un hydrogéologue de la société Antea, qui nous a expliqué les contraintes et les solutions à mettre en œuvre pour insérer un projet dans le territoire. Je n'ai pas la science de M. Piraud ni celle de M. Domari. Ce que je peux résumer de ce qu'ils nous ont dit, c'est qu'à l'Ouest du fleuve Var, les terrains sont tout à fait compatibles avec des tunnels, sur la partie Est du fleuve Var jusqu'à l'Italie, le terrain est plus tourmenté, la géologie est beaucoup plus complexe : cela ne veut pas dire que c'est infaisable selon eux, cela veut dire que cela va demander plus de reconnaissance géologique pour déterminer la nature exacte des terrains parce que l'on connaît assez bien la partie haute avec les différents percements de tunnels qu'il y a eu pour l'autoroute, puis vous avez aussi différents tunnels ferroviaires qui ont été percés, donc on a une connaissance d'une partie du relief et puis, pour la LGV qui va s'insérer là-dedans, on aura des reconnaissances géologiques à faire parce que c'est un territoire tourmenté. Dans la présentation de ce matin à Riviera-Paillons, il y a une carte du sous-sol qui est présentée, vous pouvez la consulter en ligne si vous le souhaitez. Ces deux experts nous ont dit : il n'y a rien d'infaisable, il y a surtout des choses à prendre en compte pour insérer, cela peut faire varier les coûts, cela peut faire varier les passages de tunnels et c'est ces reconnaissances-là qui nous diront où passer exactement dans certains points du territoire. Donc on aura certainement des points liés à la géologie à prendre en compte, des points à éviter ou des points de passage obligatoire.

Pour la sismologie, M. Piraud ce matin nous disait que la zone Sud-Est de la France est une zone sismique, c'est une zone où il y a une sismicité régulière, mais pas une sismicité très importante comme on peut l'avoir au Japon ou ailleurs. Dans les Alpes-Maritimes, on a une topographie qui va nous conduire à avoir beaucoup de tunnels. Or un tunnel est très peu sensible aux séismes. Une voie ferrée, sa sensibilité aux séismes augmente dès que l'on est en surface ou en aérien. Dès que l'on est en tunnel, on s'affranchit du problème sismique parce que le tunnel va bouger avec la terre sans problème, il sera dedans. L'exemple que l'on peut donner, c'est le grand séisme qu'il y a eu à Kobé. Il y a des mines de Kobé et des mineurs qui étaient au fond de la mine n'ont rien ressenti du grand séisme qui a ravagé la ville : ils ont bougé avec le sol sans s'en apercevoir.

Sur la partie ouvrages d'art (viaducs), la sismicité est une contrainte technique que l'on intègre dans le dimensionnement des ouvrages, donc on va mettre plus de ferrailage dans nos ponts, dans le béton pour avoir quelque chose qui tient les oscillations. C'est une contrainte technique qui fait augmenter un peu le prix de l'ouvrage, mais que l'on a en tête dès à présent. Bernard, si tu veux compléter ce que je viens de dire.

Bernard COUVERT - C'est vrai que l'on a tendance à privilégier les éléments qui peuvent différencier les fuseaux entre eux. Or le risque de séisme - effectivement, les Alpes-Maritimes sont l'une des régions de France les plus sensibles de ce point de vue - n'est pas différenciant pour choisir les fuseaux.

Un autre élément sur lequel je voudrais insister, c'est que, dans l'analyse de tous les enjeux et de la manière de les traiter, il faut que l'on distingue ce qui relève des contraintes techniques et que l'on sait traiter et puis les enjeux que l'on ne sait pas traiter. Quand vous traversez en surface une zone urbanisée, vous pouvez prendre toutes les mesures que vous voulez, il restera toujours des séquelles parce qu'il y aura toujours des nuisances sonores à l'arrivée, même avec toutes les précautions, et là, on ne sait pas totalement annuler le risque. De la même manière, quand vous empiétez sur des milieux naturels, on va faire toutes les mesures d'accompagnement nécessaires mais il va toujours rester un impact résiduel. Troisième exemple, les problèmes de ressources en eau : quand vous traversez en tunnel des zones où il y a de l'eau, il y a deux aspects à voir, il y a les contraintes de chantier - là, c'est un peu notre affaire, en tout cas, c'est ce que l'on va mettre dans l'estimation du prix -, par contre, ce dont il faut être sûr, c'est que l'on ne risque pas de perturber l'alimentation des sources. Dans l'analyse que l'on a faite des différents enjeux, on essaie de hiérarchiser cela, entre les enjeux où l'on sait corriger et ceux où l'on sait un peu moins bien le faire, et c'est ceux-là que l'on évite préférentiellement.

Juste un exemple, les zones inondables, c'est quelque chose qui est très important à prendre en compte, mais c'est quelque chose que l'on sait correctement traiter, on sait faire les ouvrages nécessaires pour que les crues passent pratiquement comme elles le faisaient à l'état naturel.

Laurence GONTARD - Merci. Je crois que Monsieur au fond avait une question.

Un participant - Merci. Bonsoir, je voulais parler de la gare Ouest Alpes-Maritimes. J'habite à Mougins, je suis un élu à Mougins, je n'ai pas pu participer au groupe de travail parce que je travaille et les groupes de travail se sont réunis dans la journée, mais j'ai quand même suivi un peu les travaux et je n'ai pas entendu une personne demander une gare à Mougins ou à Mouans-Sartoux. Je pense que vous mettez la gare à Mougins ou à Mouans-Sartoux parce que cela vous arrange parce que c'est là où cela coûte le moins cher, mais je ne pense pas qu'il y ait un Mouginois ou un Mouansois qui souhaite une gare là-bas. Avant de prendre une décision, je vous conseille d'expliquer aux habitants ce que peut engendrer une gare là-bas en termes de circulation et de déplacements. Après, si vous leur demandez leur avis, je ne pense pas qu'ils seront d'accord. Je ne pense que cette gare, comme l'ont souhaité l'ensemble des élus du SCOT Ouest, doit être située à Cannes, où toutes les infrastructures de déplacements en transport en commun existent et où il y a le plus grand nombre d'utilisateurs du TGV. Quitte à faire cette virgule qui va vers Cannes, faites la gare à Cannes, mais ne faites pas la gare à Mouans-Sartoux ou à Mougins.

Laurence GONTARD - Merci. M. Pastour.

Fabien PASTOUR - D'habitude, sur les grands projets de LGV, on nous demande, à RFF, de mettre les gares dans telle ou telle commune. Dans ce projet, il y a une opportunité d'avoir un pôle d'échanges, donc une grande gare à l'Ouest Alpes-Maritimes dans une zone indéterminée. Vous savez qu'il y a quand même 3 grandes zones où l'on pourrait avoir cette gare. Dans les groupes de travail, en particulier le groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes, on a expliqué aux gens l'opportunité de cette gare, la complémentarité qu'elle pourrait offrir avec la gare de Cannes en ouvrant et en agrandissant la zone de chalandise, c'est-à-dire la population concernée par le train, l'opportunité que l'on a aussi de mettre cette gare sur la ligne Cannes-Grasse. On a présenté tous ces éléments. Dans le groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes, sont représentées la ville de Mouans-Sartoux, la ville de Mougins etc., on a présenté tous ces éléments à tous ces gens-là. Effectivement, les représentants du SCOT nous ont rappelé que, selon eux, la gare dans le SCOT sur lequel ils avaient réfléchi était plutôt sur Cannes. Après, la réflexion du SCOT est aussi basée sur des étapes précédentes de la LGV où le choix de gare n'était pas fait, on parlait de Cannes, mais on parlait aussi d'une gare dans le moyen pays et le choix n'était pas tranché. Donc le SCOT s'est plutôt positionné pour une gare à Cannes en pensant des relations entre Cannes et le moyen pays et le haut pays.

Dans les groupes de travail, il y a des gens aussi qui se sont positionnés pour dire : Cannes ne doit pas être la gare TGV. Et d'autres personnes nous ont dit : il y a effectivement une opportunité à mettre cette gare dans l'Ouest Alpes-Maritimes.

On a un cahier des charges à respecter qui est de faire une ligne nouvelle, d'ouvrir le territoire à la grande vitesse et d'avoir quelque chose de pragmatique et de faisable. Pour que ce soit pragmatique et faisable, nos financeurs nous ont dit : il ne faut pas que cela coûte trop d'argent et il faut que cela apporte un vrai service aux populations. Les financeurs du projet et les techniciens de ces financeurs qui travaillent avec nous ont dit : le coût de Cannes Centre ou de Cannes La Bocca tue le projet, cela fait un surcoût trop important (1,5 voire 1,7 milliard) qui fait que la faisabilité financière du projet n'est plus assumable, on ne peut pas faire cette ligne nouvelle et on ne peut pas ouvrir le territoire à la grande vitesse.

Ils nous ont donc demandé de réfléchir aux autres positions de gares et donc là, on a investigué de manière prospective, on est allé regarder au niveau socioéconomique ce que cela pouvait apporter dans telle ou telle zone, quelle serait la complémentarité entre la gare Ouest Alpes-

Maritimes et la gare de Cannes et on arrive à voir vite que les 3 gares présentées apportent des solutions et une opportunité pour tout un territoire.

Il nous appartient maintenant de travailler avec toutes les communes de la CAPAP et de la CASA pour voir avec eux comment insérer cette gare et comment cette gare pourrait aussi offrir une opportunité pour desservir Sophia-Antipolis. Bien entendu, cette gare s'insère sur un territoire et il faut voir comment elle peut s'accompagner ou non d'un développement. Il faut savoir que, partout en France où l'on a créé des gares, les gares ne sont pas vecteurs de développement, c'est-à-dire que la gare en elle-même ne génère pas automatiquement le développement de la zone qui l'entoure, la gare accompagne le développement voulu par le territoire. Si le territoire veut que cette gare soit entourée d'une zone commerciale gigantesque, c'est le territoire qui le veut et la gare est au milieu, ce n'est pas la gare qui génère cette zone industrielle ou commerciale. Donc cela peut très bien être une gare avec, autour, un milieu d'habitations tel qu'il est aujourd'hui et puis des systèmes de transport qui s'adaptent pour mailler et connecter cette gare à la pénétrante, au système de transport en commun en site propre pour aller par exemple vers Sophia et s'intégrer dans un SCOT un peu réaménagé qui prendrait en compte une position un peu différente de la gare.

Laurence GONTARD - Merci. Madame au premier rang.

Sophie (conseillère municipale) - D'après ce que je viens d'entendre, il n'y a pas de souci pour faire des gares accessibles aux PMR.

Fabien PASTOUR - Madame, on s'est déjà rencontré lorsque l'on était sur la concertation de la ligne Cannes-Grasse.

Sophie (conseillère municipale) - Il y a longtemps.

Fabien PASTOUR - Il y a un an et demi, deux ans effectivement. Effectivement, tout n'est pas merveilleux du tout en PACA. Je suis l'ancien responsable accessibilité en PACA et donc je gérais ce dossier-là auparavant.

Sophie (conseillère municipale) - Quand une gare n'est pas accessible aux PMR, on fait comment pour prendre le train ? Une fois que la gare est construite, on ne peut rien dire. Il faut donc prendre en compte l'accessibilité avant, en amont.

Fabien PASTOUR - La LGV est aussi un moyen d'accélérer cela, dans le sens où les gares nouvelles seront obligatoirement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il faut savoir que les PMR, c'est beaucoup plus large que ce que l'on croit, c'est une femme avec des enfants et des bagages, c'est des gens en fauteuil, c'est des gens malvoyants, c'est des gens malentendants, il faut que cette population ait un accès au train parce que c'est normal. RFF s'est engagé avec l'Etat et la SNCF dans des programmes d'aménagement pour que, rapidement, on mette en accessibilité la plupart des gares de la région.

Sur les 144 gares de la région, il y a des travaux lourds qui sont lancés. La gare de Nice va être mise en accessibilité puisqu'elle va être rénovée, la gare de Cannes, la gare d'Antibes, la gare de Villeneuve, la gare de Biot sont en cours de travaux, elles vont être aussi réaménagées et rendues accessibles. Et puis, il y a une programmation qui va faire que l'on va faire au fur et à mesure toutes les gares de PACA pour avoir de l'accessibilité personnes valides mais aussi personnes à mobilité réduite pour que tout le monde puisse prendre le train. A ce jour, vous avez la gare de Roquebrune-Cap Martin où les gens qui sont en fauteuil peuvent prendre le train sur un quai et partir vers l'Italie. Par contre, ils ne peuvent pas revenir d'Italie et descendre à Roquebrune parce que l'autre quai n'est pas accessible. Ce sont ces problèmes-là qu'il faut que l'on traite. Ce n'est pas forcément dans le cadre de la LGV, mais c'est un problème que RFF a pris à bras le corps. Malheureusement, les travaux dans le ferroviaire, cela prend beaucoup de temps et je sais que c'est dur d'attendre.

Une participante - Il n'y a pas que l'accessibilité pour arriver jusqu'à la gare, il y a aussi le problème des trains français qui sont en hauteur par rapport aux rails. Pourquoi le train n'est-il pas, comme dans certains pays, à la hauteur du trottoir ?

Fabien PASTOUR - En France, on a une norme qui veut que la marche du train soit à 55 cm du fil du rail. En PACA, le réseau a 150 ans et on a des haltes et des gares tout au long du trajet qui ont des quais qui sont à 20 cm, 30 cm, 40 cm. Et puis les gares récemment mises à niveau comme Marseille ont des quais qui sont à 55, donc vous êtes à hauteur quand vous descendez du train, il y a un petit espace entre les deux, mais on travaille dessus pour le limiter.

Quand on met en accessibilité la gare, on travaille avec la SNCF pour que du parking vous puissiez être à niveau tout le long et arriver jusqu'aux quais et puis qu'il y ait aussi des traversées souterraines ou supérieures avec des ascenseurs pour que les gens puissent traverser. La mise à niveau des quais fait partie du programme de mise en accessibilité, c'est l'un des gros enjeux, parce que cela coûte très cher, pour permettre aux gens de prendre le train quand ils sont en fauteuil notamment.

Un participant - Excusez-moi pour tout à l'heure. J'avais 3 questions à vous poser.

Pour le Cannes-Grasse, est-ce que la voie va être doublée jusqu'à la gare ou jusqu'à la nouvelle gare ?

Deuxième question, la gare de l'Ouest sur le premier tracé, est-ce qu'elle va être en surface ou souterraine ?

Est-ce que vous avez compté les coûts si la gare Ouest est au Nord pour les infrastructures routières pour amener les gens jusqu'à Cannes ? C'est déjà très saturé dans ce coin. Merci.

Fabien PASTOUR - Pour tout à l'heure, je suis navré de vous avoir donné l'impression de ricaner, mais c'était juste que j'avais M. Isnard et d'autres personnes face à moi. Je vous promets, je pense que l'on a bien rigolé dans les groupes de travail aussi pour pouvoir sourire ce soir.

La ligne Cannes-Grasse a été rouverte en 2005 - depuis 20 ans, il n'y avait plus de train - en voie unique avec des modes de dépassement le long de la ligne. En 2013, grâce à un projet qui est en cours, on va doubler la fréquence. Et puis nous, dans le cadre de la LGV, on va encore doubler la fréquence et passer à 4 trains à l'heure. Pour arriver à passer à 4 trains à l'heure, il faut pratiquement doubler la ligne de Cannes jusqu'à Grasse et actuellement, on est en train d'étudier cela pour savoir jusqu'où il faut doubler. A ce jour, je pense qu'il va falloir doubler la ligne intégralement jusqu'à Grasse.

Le positionnement vertical de la gare Ouest 06, Bernard Couvert n'en a pas parlé tout à l'heure, c'est un oubli, je vais le corriger. Compte tenu des courbes de niveaux du sol, on est en tunnel dès que l'on est à l'Est de cette gare. Donc cette gare est souterraine (semi-enterrée ou enterrée) dans les 3 fuseaux.

Pour répondre à votre troisième question, il y aura une desserte grande vitesse à l'Ouest 06 dans cette nouvelle gare. Il y aura aussi une desserte de la ligne classique et donc de Cannes centre en TGV. Mais il y a aussi un élément dimensionnant lourd qui est la ligne Cannes-Grasse avec 4 TER à l'heure qui va permettre aux gens de Cannes, du Bosquet, de Ranguin, de La Frayère, d'aller jusqu'à la gare Ouest Alpes-Maritimes en TER.

Et puis, il y a les transports en commun en site propre, les bus et autres transports en commun qui doivent permettre d'être cohérent entre les systèmes de transport. Cela fait partie des demandes des groupes de travail. On nous a dit : « RFF, réfléchissez avec les différents syndicats de transport pour que leur projet à terme prenne en compte ce positionnement de gare et s'articule autour ». Il faut que cette gare ait une tonalité ferroviaire grande vitesse, une gare TER, des parkings pour que les gens puissent venir en voiture s'ils le veulent, mais aussi une gare routière pour qu'une connexion bus puisse se faire facilement. Notre rôle n'est pas de définir le système de

transport à la place des collectivités ou des syndicats de transport, mais de les aider pour que la réflexion soit commune et cohérente.

Laurence GONTARD - Monsieur.

Joël CARDON (vice-président de la CCI Nice Côte d'Azur) - J'accompagne la cheville ouvrière de notre dossier et je voulais vous donner une information. Cet après-midi, nous avons l'assemblée générale de notre institution et nous avons, les 59 élus présents ou représentés, adopté une motion de soutien à cette LGV que nous souhaitons en tant qu'opérateur économique dans la région pour prouver s'il en était besoin que les enjeux nous sont chers.

Je comprends que chacun puisse exprimer - c'est le but d'ailleurs - ses doutes et ses questions. Nous avons participé, nous la CCI Nice Côte d'Azur, depuis l'origine à l'ensemble des concertations et nous continuerons à le faire pour le bien collectif, sachant que les enjeux sont excessivement importants. Je conçois que le temps économique, le temps technique et le temps de la concertation ne sont pas tout à fait les mêmes. Il est clair que, comme beaucoup, nous aimerions que les choses aillent un peu plus vite. Maintenant, je conçois qu'il faille un certain temps pour la concertation, pour la mise en place de ces structures qui engagent quand même notre département sur de longues années.

Aujourd'hui, nous sommes préoccupés de la situation dans le département du Var qui aujourd'hui semble bloquer l'ensemble du système. A ce titre, il serait peut-être envisageable d'imaginer un début de construction en partant de l'Est du département vers l'Italie. Je suis désolé, j'ai une autre obligation, je dois m'absenter, bonne soirée et bon courage.

Laurence GONTARD - Merci.

Un participant - Bonjour, je suis habitant de Mouans-Sartoux. Je m'interroge sur l'estimation de l'impact foncier d'une gare TGV sur la commune de Mouans-Sartoux ou de Mougins. Quelle sera l'augmentation du trafic routier estimée ? Quel sera l'impact foncier ? Quelle est l'emprise au sol d'une gare TGV ?

Laurence GONTARD - Merci.

Fabien PASTOUR - Les emprises, cela dépend beaucoup du type de gare. Là, la particularité, c'est que l'on aura une gare enterrée ou semi-enterrée, cela veut dire que l'on va pouvoir empiler les parkings, la gare TER, la gare TGV et, en surface une émergence, une entrée de gare, une gare routière, etc. Toutes ces activités vont pouvoir se superposer les unes aux autres. La surface dont nous aurons besoin pour cette gare est encore en cours de détermination. Je n'ai pas en tête des chiffres précis à vous donner, mais à mon avis, sur une gare enterrée ou semi-enterrée, on est plus proche de 8-10 ha en surface que des grandes gares type Aix TGV ou Valence TGV qui, elles, sont des gares en surface beaucoup plus grandes et étendues.

Après, la quantité de voitures qui se rendront à cette gare dépend de beaucoup d'éléments qui ne sont pas forcément liés à la gare elle-même, qui sont aussi liés à tous les moyens de se rendre à cette gare. Un bon moyen pour limiter le nombre de voitures, c'est d'avoir une gare connectée avec le TER. C'est pour cela que cette gare est voulue sur la ligne Cannes-Grasse pour avoir l'accès au TER. Le dimensionnement des infrastructures routières fait partie de la réflexion et il est en cours à ce jour. Il dépend énormément de la position finale de la gare. Je ne sais pas comment répondre à votre question. Si vous voulez participer à la suite de la concertation, on aura l'occasion ensemble de voir ces points-là et de pouvoir y répondre. A ce jour, c'est un peu tôt pour avoir des éléments pour vous répondre, je suis désolé.

Germain NALLINO (Les amis du rail azurien) - Concernant la ligne Cannes-Grasse, dans le futur, vous allez développer le nombre de TER qui va passer à 4 par heure. Le nombre de TER sur le littoral va augmenter aussi. Partant de là, que comptez-vous faire pour recevoir les trains en gare de Cannes qui, nous le savons, manque de voies.

Deuxième question, au niveau du bassin cannois, il y a de nombreuses années que l'on demande la création d'une gare TER à La Bocca. Est-ce que, dans le cadre de la LGV, on aura la possibilité de voir créer cette gare ?

Laurence GONTARD - M. Pastour.

Fabien PASTOUR - Pour les gens qui sont intéressés, dans le cycle de concertation, nous avons remis des éléments, il y a un kit du concertant que vous pouvez toujours télécharger si vous voulez et il y a en fonction des typologies de projet un certain nombre d'éléments qui sont donnés sur les travaux réalisés. Effectivement, M. Nallino le dit très justement, on va très fortement augmenter le nombre de trains TER et TGV sur la ligne, et en particulier le nombre de TER. Une partie de ces TER viendront de Grasse, passeront par Cannes et iront vers l'Italie. Une autre partie de ces TER viendront de Mandelieu et fileront vers l'Italie. Effectivement, la gare de Cannes doit être améliorée en ce sens qu'il faut arriver à 4 ou 5 voies à quai. Avec 4, ça marche, avec 5, c'est beaucoup plus confortable, mais est-ce que c'est faisable ? L'étude est en cours. Cela fait partie des éléments qui sont chiffrés dans le projet, rajouter des voies à quai pour accueillir tous ces trains et permettre une desserte confortable pour les passagers de cette gare.

Sur la création d'une gare TER à La Bocca, cela fait partie des éléments forts qui nous ont été demandés dans la concertation et qui sont en train d'être étudiés. La concertation, c'est le maître d'ouvrage qui présente son projet avec sa compréhension du territoire et puis un territoire qui lui répond et qui lui donne sa vision du projet, mais aussi de ce qu'il veut pour son territoire. Et donc, l'un des éléments qui est ressorti, c'est la desserte de La Bocca, l'importance de ce secteur et la cohérence à mettre en œuvre sur la desserte TER et les besoins de gare TER dans ce secteur-là. Donc cela fait partie des éléments qui sont dans notre réflexion, cela fait partie des demandes qui ont été portées par les communes sur ce territoire, cela fait partie des éléments sur lesquels on doit travailler.

Laurence GONTARD – Madame, au fond.

Angélique DEAN - Je suis habitante de Mandelieu et plus particulièrement de la vallée de la Siagne. Nous sommes ici plusieurs habitants de la vallée de la Siagne qui nous inquiétons un peu de l'implantation de têtes de tunnel et d'un éventuel viaduc au niveau de la Siagne. Je vous remercie pour tous les documents que vous mettez en ligne sur votre site que je trouve bien fait. Cependant, j'ai remarqué plusieurs imprécisions et j'aurais aimé avoir plus de détails.

Vous avez mis en ligne un document qui s'appelle « présentation GTG 06 Ouest Alpes-Maritimes » le 7 novembre 2011. Sur la page 20 de ce document, vous indiquez que, dans une partie de la vallée de la Siagne, vous seriez obligé de passer en tunnel et non pas en aérien. Or cette partie correspond au fuseau Sud G1 que vous indiquez. Par conséquent, je ne sais pas si, dans cette zone, vous comptez passer en tunnel ou en aérien.

Par ailleurs, je trouve dommage que le document du comité Cannes-Grasse n'ait pas été davantage approfondi parce que je pense que c'est une solution qui mérite réflexion dans la mesure où je pense que les habitants de Cannes, de Mougins ou de Mouans-Sartoux risquent d'être fort mécontents de voir une gare s'implanter. M. Isnard nous a signalé qu'il y a eu énormément de difficultés à installer une grande surface Ikea qui ne ferait pas la surface et qui n'apporterait pas non plus la circulation qu'engendrerait une gare. Donc je pense qu'en n'étudiant pas ce fuseau, on se prive de solutions pour cette ligne LGV et le projet risquerait d'être compromis par le fait que les habitants de Cannes, de Mougins ou de Mouans-Sartoux seraient contre. Il faut savoir que nous sommes dans une zone où le foncier est très important. Les gens achètent ici des maisons, des appartements, l'unité de mesure, c'est le million d'euros, il ne faut pas l'oublier, ce n'est pas des terrains agricoles. Je pense que vous risquez de vous heurter à des difficultés au niveau des habitants dans la région. Je pense qu'en passant plus au Nord, vous permettriez d'ouvrir davantage les zones Nord du département et, d'un autre côté, vous seriez moins gêné par les questions foncières des habitants.

[applaudissements]

Fabien PASTOUR - Je vous remercie. Sur la partie tête de tunnel dans la vallée de la Siagne, je laisserai Bernard répondre juste après.

Sur la contribution du comité Cannes-Grasse, elle nous a été transmise lors du 2^{ème} groupe de travail. On l'a analysée et on a produit des éléments lors du groupe de travail du 7 novembre que vous citez. Techniquement, on a des divergences de points de vue avec le comité Cannes-Grasse sur la gare de Grasse, comment elle pourrait être réutilisée ou pas réutilisée dans le cadre du projet, mais cela fait partie des choses que l'on doit continuer à expliquer avec le comité Cannes-Grasse. Dans cette présentation, on a fait une 1^{ère} approche de la faisabilité de ce fuseau pour montrer son coût, ses cohérences ou incohérences en termes de fonctionnalités, et on a transmis cela au comité Cannes-Grasse pour leur expliquer en quoi c'était d'abord extrêmement cher et puis, certaines fonctionnalités sont utiles, mais pas forcément toutes. Donc cela faisait aussi partie des raisons pour lesquelles ce fuseau-là n'a pas été retenu.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, cette réflexion n'est pas terminée, on s'est engagé (RFF maître d'ouvrage et ses bureaux d'études) à fournir des éléments complémentaires pour expliquer au comité Cannes-Grasse plus avant certains éléments techniques de ce fuseau. On leur transmettra, je pense qu'ils seront libres de les mettre sur la place publique s'ils le souhaitent. Je pense que l'on peut les mettre sur le site de la LGV s'ils sont d'accord pour qu'on le fasse.

On est au courant du projet Ikea et des suites qui ont été données à ce projet et des problèmes qu'il y a eu sur le territoire. Cela fait bien entendu partie des choses que l'on prend en compte. C'est aussi pour cela que, dans notre réflexion et dans nos discussions avec le territoire, on s'y prend bien en avance pour avoir le temps de discuter finement des enjeux locaux et de l'insertion de ce pôle d'échanges, de cette gare dans ce territoire. Il n'est pas question pour RFF d'aller détruire un endroit par plaisir, bien au contraire, on est là pour apporter une solution à un problème de déplacement, pas pour en générer de nouveaux. Donc on est là aussi pour réfléchir avec les communes, les communautés d'agglomération à l'insertion de cette gare dans un territoire. Donc je vous promets que le temps est encore long devant nous pour affiner tous les points sur les différentes positions de gares. On en étudie plusieurs, on les présentera aux différentes communes et on verra avec eux ce qui est acceptable sur le territoire. Et puis, je pense que l'on aura aussi des réunions à faire avec les habitants de ces communes. Cela a déjà été fait, d'aller voir à la demande d'un maire la population dans des réunions publiques locales, dans des petits villages ou dans des communes, pour aller expliquer des points particuliers.

Bernard, je t'invite à répondre sur la partie tête de tunnel et ce que l'on pourrait éventuellement, c'est prendre Madame devant les fuseaux à la fin de la réunion pour que tu lui expliques certains points s'il le faut.

Bernard COUVERT - On va vérifier le document que vous citez. En tout cas, s'il existe une ambiguïté, il faut la lever. Le principe sur lequel on travaille aujourd'hui, c'est de franchir la vallée de la Siagne en surface. Au Sud, il y a une limite au-delà de laquelle on ne peut plus passer en surface pour des contraintes aéroportuaires notamment, cumulées au fait qu'il y a dans ce secteur-là une transition entre des sédiments qui sont plutôt caillouteux, donc relativement corrects pour la technique en amont, et au contraire des limons argileux assez difficiles plus au Sud, puisque l'autoroute elle-même a été construite avec des matériaux allégés. Ces considérations-là font que l'on évite cette partie Sud parce que l'on serait obligé de passer en souterrain et que l'on aurait donc des surcoûts importants. Donc on est bien dans une logique d'essayer de passer en surface. A ce stade, on est sur la détermination de fuseaux, on est sur des largeurs d'un kilomètre alors que le projet lui-même sera évidemment beaucoup plus fin. Dans les phases qui vont suivre, une fois que l'on aura à peu près déterminé par où l'on cherche à passer, il y aura tout un travail à faire, et là, on aura l'occasion de se revoir, pour essayer de préciser comment on peut franchir. Bien évidemment, les têtes de tunnel, c'est l'un des points difficiles. On sait notamment qu'il vaut mieux essayer d'arriver sur des endroits où le relief est un peu marqué parce que cela permet

d'avoir une tête de tunnel assez franche, ce qui limite les impacts, alors que, si vous êtes sur des reliefs assez doux, vous avez toute une zone intermédiaire qui est très difficile à traiter. Il faudra bien évidemment éviter au maximum toutes les zones qui sont déjà construites. Donc il y a un travail à faire, on n'a pas du tout les réponses aujourd'hui, cela fait partie des questions à soulever ultérieurement quand on rentrera plus dans le détail des études, mais avant de rentrer dans ce détail-là, il faut essayer de caler à peu près le secteur de passage sur la Siagne.

Si Fabien le permet, je voulais juste revenir deux secondes sur le problème de l'implantation de la gare. D'une part, je pense que des leçons ont été tirées des gares comme celle d'Aix-en-Provence, qui sont des gares isolées, sans connexion pratiquement avec les transports en commun, et qui, du coup, ont favorisé un usage intensif de la voiture avec des parkings qui n'en finissent plus. Clairement, le choix qui a été fait sur ce projet et qui est inscrit dans le marbre, c'est que toutes les gares sont en connexion a minima avec la ligne existante et, si possible, avec des transports en commun existants ou des projets de transports en commun. C'est l'un des points forts du projet de travailler là-dessus pour éviter que ce soit des aspirateurs à voitures pour reprendre une expression qui a été employée quelque part.

Une deuxième chose, c'est qu'une gare, il ne faut surtout pas que ce soit une verrue quelque part dans un site urbain où personne n'en veut, il faut que les communes concernées se l'approprient, donc il faut qu'elles soient d'accord pour l'accueillir, cela va être difficile de faire une gare malgré les riverains, il faut que les communes se l'approprient, en fassent un projet urbain et réfléchissent. Quand on fait un aménagement de cette importance, il y a bien sûr des désagréments, il peut y avoir des nuisances, mais il peut y avoir aussi des bénéfices importants. C'est pour cela que, dans ce choix de lieu de gare, il va falloir travailler sur la proximité avec les axes routiers existants (voie express, autoroute), voir s'il faut faire des aménagements complémentaires, voir comment adapter les transports en commun. Une des questions importantes par exemple sera le lien avec Sophia. On sait que le site de Sophia qui est assez disséminé n'est pas très favorable aux transports en commun. Malgré tout, c'est sans doute l'un des enjeux majeurs, pour son avenir même. Quand toute la région sera bien desservie par la LGV, si les bureaux de Sophia ne sont pas correctement reliés au réseau à grande vitesse, ils risquent d'être un peu délaissés pour d'autres secteurs mieux desservis. Il n'y a pas de réponse aujourd'hui sur les enjeux de trafic, c'est un enjeu majeur, et il va falloir le traiter avec les communes, parce que l'on ne fera pas ça tout seuls, cela nous dépasse largement.

Laurence GONTARD - Merci. Il y avait une question tout au fond.

Bernard DESBOEUF - Vu l'augmentation du trafic sur les voies existantes, qu'avez-vous prévu pour la nuisance sonore pour la traversée de Cannes ?

Fabien PASTOUR - Pour tous les projets d'infrastructures quels qu'ils soient, que ce soit la création d'une ligne nouvelle ou le développement d'une ligne existante, on mesure le bruit ambiant avec la circulation de trains telle qu'elle est, on crée un modèle acoustique de la ligne, puis ce modèle acoustique nous permet de projeter et d'étudier ce que sera le bruit futur avec toutes les circulations de trains qui seront sur le territoire. On vérifie par rapport aux normes existantes, aux contraintes légales qui imposent à un maître d'ouvrage de ne pas perturber de plus de x décibels l'environnement du projet pour savoir s'il y a des mesures à mettre en œuvre de protection (talus, murs antibruit, aménagements paysagers...) pour limiter ou réduire l'impact pour les riverains. On met en œuvre les protections acoustiques. Et puis, quand le projet est en service, on vérifie sur le terrain in situ que les protections mises en œuvre correspondent bien aux besoins et aux exigences réglementaires pour voir s'il faut compléter ou si l'on a bien fait notre travail dans le cadre de la labellisation.

Eric NOLLET (Antibes) - M. Pastour, c'est ma première concertation et je voulais savoir si le nombre de scénarios est bouclé ou s'il y a encore la place pour un scénario bis par rapport aux soucis qu'il pourrait y avoir dans les concertations ?

Une question aussi pour M. Couvert. La hauteur, la largeur, la distance de ce projet, pouvez-vous les préciser aujourd'hui ?

Fabien PASTOUR - Il y a 4 scénarios qui sont sur la table avec des fonctionnalités assez différentes. Ces scénarios sont ouverts, on peut les mélanger entre eux déjà. Et puis il y a la concertation qui apporte des choses. Par exemple, dans le cadre de la virgule qui dessert Cannes dans l'un des scénarios, il y a dans le groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes et dans celui de Sophia des gens qui ont apporté des contributions. M. Quinton nous propose une alternative pour la connexion de la ligne classique vers la ligne nouvelle. On est en train de l'étudier parce que c'est un apport de la concertation, c'est une façon différente d'aménager cette liaison.

Il y a aussi des demandes dans les groupes de travail d'imaginer la connexion entre la ligne nouvelle et la ligne Cannes-Grasse, d'utiliser la ligne Cannes-Grasse comme une virgule. Cela fait partie des choses qui n'étaient pas exactement dans le spectre de nos études de départ et qui intègrent nos études pour faire évoluer le programme tel qu'on l'imaginait. Cela, on peut le voir à diverses échelles. Sur les enjeux du projet, le scénario bis, je ne l'ai pas sur la table à ce jour, mais je ne dis pas que la concertation qui va s'étaler jusqu'à 2014 ne fasse pas évoluer sur un 5^{ème} scénario qui n'a pas été présenté aujourd'hui.

Eric NOLLET (Antibes) - Pour être clair, y a-t-il de la place pour d'autres scénarios que ceux-là ?

Fabien PASTOUR - Je pense que les scénarios qui sont présentés sont ouverts et donc qu'ils peuvent évoluer et qu'il y a la possibilité d'avoir un 5^{ème} scénario qui soit au bout du compte différent des 4 autres. Je pense que la concertation est là pour ça.

Laurence GONTARD - Bernard.

Bernard COUVERT - En termes de largeur, strictement, une ligne nouvelle comme celle-là avec les aménagements sur le côté, c'est une trentaine de mètres à peu près. Cela dépend si vous êtes juste de niveau, si vous êtes en déblais, cela peut être assez variable.

Quand on fait un retour d'expérience sur d'autres projets, quand on compte dedans les bassins de rétention que l'on va devoir faire, les rétablissements routiers, les murs antibruit, les stations électriques, tous les aménagements qui sont liés à la ligne elle-même, l'emprise moyenne est de l'ordre de 100 m pour fixer les ordres de grandeur, sachant que ce n'est pas 100 m partout tout le long. Si vous divisez la surface d'un projet ramenée à sa longueur, vous êtes à peu près à 10 ha du kilomètre.

En hauteur, à ce stade, on est autour d'un diamètre de 10 mètres pour les tunnels. Cela dépend des types de tunnel, cela dépend des vitesses. Là, on est sur un projet qui ne va pas nécessairement aller à la même vitesse partout. Plus vous avez des grandes vitesses, plus vous êtes obligé d'augmenter le tunnel pour des effets de piston.

Quand on est en ligne ordinaire, c'est 6,50 mètres de haut.

Eric NOLLET (Antibes) - Vous faites passer combien de lignes ?

Bernard COUVERT - 2 voies sur la voie nouvelle.

Fabien PASTOUR - Comme l'a dit Bernard Couvert, une ligne nouvelle, c'est 80-100 mètres de large quand on est en pleine nature. Après, on s'adapte aux contraintes. Par exemple, entre Nice Ville et Nice Aéroport, on s'adapte à ce que l'on a. C'est très variable si l'on est en zone urbaine ou dans la forêt.

Eric NOLLET (Antibes) - Je comprends, c'est-à-dire que, vu que c'est assez concentré déjà, c'est dans un souci de fluidité.

Laurence GONTARD - M. Isnard

Jean-Philippe ISNARD (Comité Cannes-Grasse) - M. Couvert, dans le cas où malheureusement, vous ne changeriez pas de position sur le positionnement de la gare Ouest

Alpes-Maritimes, prévoyez-vous un embranchement direct entre la ligne Cannes-Grasse et la voie nouvelle, ce qui permettrait de faire un décrochage des TGV spécifiques pour Cannes qui descendraient directement en gare de Cannes Ville par l'intermédiaire de l'infrastructure Cannes-Grasse, ce qui éviterait un aspirateur à voitures ? Il faut savoir que, même si vous mettez une liaison entre la ligne Cannes-Grasse et le TGV, s'il faut que les gens prennent le TER, arrivent à la gare avec leurs bagages, redescendent du train pour reprendre un TGV, ils viendront avec leur voiture, c'est sûr.

Fabien PASTOUR - Cela fait partie des évolutions de la concertation, la question de la virgule de Cannes, savoir comment elle devait être, si c'est très en amont de Cannes-Grasse ou si, justement, on devait profiter de Cannes-Grasse pour faire ce raccordement. Cela fait partie des choses que l'on étudie et qui ont été poussées par la concertation, c'est-à-dire réutiliser la ligne Cannes-Grasse pour faire ce raccordement, donc avec une section entre la ligne nouvelle et un raccordement vers Cannes-Grasse pour utiliser ces 2 voies qui vont être mises en œuvre pour aller vers Cannes. Cela fait partie des choses qui sont toujours sur la table et toujours à l'étude.

Jean-Philippe ISNARD (Comité Cannes-Grasse)- Vous oubliez le saut de mouton.

Fabien PASTOUR - Il y a toujours la question « comment raccorder les voies de Cannes-Grasse vers les voies littorales » quelle que soit la façon de le faire. Dans le ferroviaire, on a des noms d'animaux régulièrement qui ressortent. Un saut de mouton, c'est quand on fait passer des voies au-dessus des voies pour aller se raccorder. Il y a aussi des terriers, cela veut dire que l'on passe dessous. Il y a des crocodiles, il y a plein d'animaux dans le ferroviaire.

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

Jean - Mouans-Sartoux, particulier. On parlait tout à l'heure de l'augmentation du fret. Est-ce que vous voulez dire par là que l'on passerait au ferroutage ou pas ?

Fabien PASTOUR - Dans le groupe de travail fret, la réflexion est sur l'optimisation de l'utilisation des lignes, c'est-à-dire profiter de la ligne nouvelle pour faire du fret express, développer la capacité du fret sur la ligne classique. A ce jour, il n'y a pas énormément de fret en PACA. Est-ce lié au fait qu'il n'y a pas beaucoup de place pour mettre du fret sur les lignes ? Ou est-ce parce qu'il n'y a pas un grand besoin de mettre du fret sur la ligne ? Nous, ce que l'on veut faire dans ce projet-là, c'est permettre d'avoir une offre qui intéresse les industriels et le ferroutage fait partie des éléments que l'on peut avoir en tête dans ce type de projet mais à ce jour, je ne sais pas vous dire si c'est ça qui sera au bout du compte. On réfléchit dans le cadre du système ferroviaire LGV, mais aussi dans ce qui pourrait être fait dans l'utilisation du ferroutage, du report du fret par le Lyon-Turin et l'utilisation de la vallée du Rhône qui est l'axe européen du fret. Tout cela est sur la table, cela fait partie des choses qui sont d'abord discutées et étudiées derrière.

Laurence GONTARD - Il est 21 heures 15, s'il n'y a pas d'autres interventions, je vous propose de clore la réunion. Merci à tous d'avoir participé à cette réunion. Si vous souhaitez apporter une contribution, faire une remarque, poser une question, des registres sont à disposition à l'entrée, vous pouvez nous adresser un courrier ou contacter « concertation06 » sur le site Internet du projet. Merci à tous.

Fabien PASTOUR - Merci beaucoup.

La séance est levée à 21 heures 15.

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

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