



## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>SYNTHESE DES PREMIERES SESSIONS DE TRAVAIL DES AUTRES GROUPES DE TRAVAIL .....</b>	<b>4</b>
1.1	DEMANDES COMPLEMENTAIRES BOUCHES-DU-RHONE .....	5
1.1.1	Gares .....	5
1.1.2	Capacité, exploitation et technique.....	5
1.1.3	Environnement .....	5
1.1.4	Prospective .....	6
1.1.5	Scénario/Fuseau .....	6
1.2	DEMANDES COMPLEMENTAIRES VAR .....	6
1.2.1	Groupe de travail Toulon .....	6
1.2.2	Groupe de travail Sillon Permien.....	6
1.2.3	Groupe de travail Est-Var .....	6
1.2.4	Groupe de travail thématique Agriculture-Viticulture .....	7
1.2.5	Contributions des acteurs du Var .....	7
1.3	DEMANDES COMPLEMENTAIRES ALPES-MARITIMES .....	7
1.3.1	Groupe de travail Sophia-Antipolis .....	7
1.3.2	Groupe de travail Nice .....	8
1.3.3	Groupe de travail Riviera Paillons .....	8
1.4	QUESTIONS .....	9
<b>2</b>	<b>RAPPEL ET REPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL .....</b>	<b>9</b>
2.1	LES POINTS D'ACCORD DU GROUPE DE TRAVAIL 1 OUEST ALPES-MARITIMES.....	9
2.2	LES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL 1 OUEST ALPES-MARITIMES .....	11
2.3	ETUDE COMPARATIVE CANNES – OUEST ALPES-MARITIMES .....	16
2.4	ANALYSE DES CONTRIBUTIONS.....	28
2.5	INFORMATION SUR LES CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES POUR DESSERVIR CANNES A L'OCCASION DE SES MANIFESTATIONS IMPORTANTES .....	28
<b>3</b>	<b>POURSUITE DES DISCUSSIONS SUR LES SCÉNARIOS.....</b>	<b>29</b>
<b>4</b>	<b>RECUEIL DES OBSERVATIONS SUR LES DOCUMENTS REMIS.....</b>	<b>36</b>
<b>5</b>	<b>DISCUSSIONS ET TOUR DE TABLE .....</b>	<b>39</b>

Participants :

BOUGEAULT Noëlle, ARTELIA (AMO Générale)  
CHASSAGNE Julien, Réseau Ferré de France  
CONSTANS Joël, INEXIA, Chargé des études techniques de conception sur le 06  
GONTARD Laurence, KFH Communication (AMO Communication et Concertation)  
PASTOUR Fabien, Chargé de projet territorial 06

BIOLAY Jacques, Association de défense des sites et de l'environnement de la Côte d'Azur  
BOYER André, DDTM 06  
CAILLOL Robert, Ville de Mougins  
CAMPANA Nathalie, Ville de Mandelieu-la-Napoule  
CATROUX Fanny, Mairie de Mougins  
CAUVIN Eugène, Ensemble Vivre Mougins  
DE STRADA Charline, Ville de Mandelieu-la-Napoule  
DESRIAUX Pierre, GIR MARALPIN  
FERRY Martine, Ville du Cannet  
FLATOT Raphaël, Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence  
LABRIC René, Amis du Rail azuréen  
LEVERE Bernard, CCI Marseille Provence Métropole  
MARIE Philippe, Syndicat Intercommunal des Transports Publics (SITP), ville de Cannes  
MOLINARI Jacques, GIR MARALPIN  
PINON Laurent, SCOT Ouest Alpes-Maritimes  
POMMATAU Sabine, Ville de Mandelieu-la-Napoule  
QUINTON Rémi, Particulier  
ROBERT Gérard, Comité Cannes Grasse, FNAUT 06  
RODRIGUES Serge, Ville de Mouans-Sartoux  
ROLLAND Alain, Conseil général 06  
SEVERAN Claude, Ville de La Roquette-sur-Siagne  
SIMON Martine, SITP Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la-Napoule  
TEISSEIRE Pascal, Mairie de Cannes

*La séance est ouverte à 14 heures 06.*

**Laurence GONTARD** – Bonjour et bienvenue à cette deuxième réunion du groupe de travail Ouest Alpes-Maritimes. Je vous rappelle que cette réunion est enregistrée car un verbatim sera fait.

Je vous présente le déroulé de la réunion. Nous ferons d'abord une petite synthèse des travaux des autres groupes, des autres groupes du département, mais également des groupes du Var et des Bouches-du-Rhône. Nous allons rappeler les questions qui avaient été posées lors de notre première session de travail la semaine dernière et nous allons essayer de répondre à ces questions. Ensuite, nous vous demanderons votre avis sur les scénarios qui vous ont été proposés et que vous avez, je l'espère, eu le temps d'examiner en détail. Dans un troisième temps, Noëlle vous présentera les enjeux du territoire puisque la dernière fois, on vous avait remis les atlas et les enjeux du territoire, mais on n'avait pas eu le temps de faire la présentation des grands enjeux. A l'issue de cette présentation, on vous demandera un retour sur les documents que l'on vous a remis, pour voir ce que vous en pensez. Je laisse la parole à Fabien pour démarrer le tour de table.

**Fabien PASTOUR** – Bonjour à tous. Juste une précision par rapport à ce qu'a dit Laurence. La dernière fois que nous nous sommes vus, nous vous avons remis énormément de documents. Comme vous avez pu le voir sur la liste d'émargement, il y a des gens qui n'étaient pas là. On a donc pris l'initiative de leur envoyer les documents par courrier. Les gens qui sont là aujourd'hui et qui n'étaient pas là la semaine dernière ont certainement dans leur boîte aux lettres les documents qui sont arrivés aujourd'hui. Cela dépend de nos amis de La Poste. Je sais que certains les ont reçus samedi et certains sans doute aujourd'hui.

Je suis Fabien Pastour, chargé de projet territorial de la LGV PACA pour les Alpes-Maritimes.

**Julien CHASSAGNE** – Je suis Julien Chassagne. Au sein de RFF, je suis responsable des études socio-économiques pour tout ce qui est prévisions de trafic et études économiques, ainsi que des études de perspectives territoriales, des questions d'aménagement du territoire et d'aménagement urbain en lien avec les gares.

**Noëlle BOUGEALT** – Je suis Noëlle Bougeault, je suis responsable, sur les Alpes-Maritimes, de l'AMOG, de l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale.

**Joël CONSTANS** – Je représente INEXIA. Nous prenons en charge des études techniques de conception pour le compte de RFF.

*Il est procédé à un tour de table.*

**Laurence GONTARD** – Pour le bon fonctionnement du groupe, je vous demanderai d'attendre la fin de chaque partie pour poser vos questions. On a réservé des temps d'échange et de questionnement à la fin de chacune des parties pour que la présentation ne soit pas trop hachée.

## **1 SYNTHÈSE DES PREMIÈRES SESSIONS DE TRAVAIL DES AUTRES GROUPES DE TRAVAIL**

**Fabien PASTOUR** – Comme il avait été demandé dans un certain nombre de groupes de travail, que ce soit ici ou dans d'autres zones de la région, nous allons faire un bilan de tout ce qui a pu être demandé ou vu dans les autres groupes de la région. Nous avons donc fait un certain nombre de diapositives pour vous présenter cela. On va partir des Bouches-du-Rhône, de l'Ouest, pour venir vers nous et on va vous présenter toutes les demandes complémentaires émises par les groupes de travail, sur les différentes zones.

## 1.1 DEMANDES COMPLÉMENTAIRES BOUCHES-DU-RHÔNE

**Fabien PASTOUR** – Dans les groupes de travail des Bouches-du-Rhône, ils ont fait cela par thématique et non pas par groupe de travail. C'est la particularité des Bouches-du-Rhône.

### 1.1.1 GARES

Ils ont eu des questions sur les éléments de choix qui ont conduit à faire plutôt Saint-Charles qu'une nouvelle gare à Blancarde, soit la gare existante, soit une gare un peu plus à l'Est de Marseille.

Ils ont eu des questions sur l'opportunité de faire une gare nouvelle, à l'Ouest de Marseille, dans le secteur de la Barasse, à Aubagne. La question était de savoir si c'était compatible avec les infrastructures qui étaient imaginées ou si c'était une évolution possible de la ligne.

### 1.1.2 CAPACITÉ, EXPLOITATION ET TECHNIQUE

Il y a eu des questions sur la partie capacité/exploitation, sur la partie technique du dossier. Un certain nombre d'associations ont demandé quels seraient les éléments d'amélioration du réseau classique à faire pour arriver à avoir, sur le réseau classique, la desserte qui a été votée par le Conseil régional et la desserte qui est voulue au niveau grande ligne, donc tout ce qui est aménagement. Ce que l'on appelle le scénario zéro consiste à voir ce qu'il faut faire sur l'infrastructure existante, hors LGV, pour arriver à faire les mêmes dessertes.

Il y a eu une question sur la problématique du fret. Comment est-elle intégrée dans les objectifs 2023-2040 ?

Une question a été posée sur la desserte Aubagne-Aix, soit par le Nord en passant par Valdonne, soit en passant par le Sud, à Blancarde. Une autre a été posée sur l'étude d'une quatrième voie entre Marseille et Aubagne et sur la troisième qui est en cours. Une question a été posée également sur l'étude d'un passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune.

Ce sont des questions qui ont été posées lors de ces groupes de travail.

### 1.1.3 ENVIRONNEMENT

Au niveau de l'environnement, le problème du foncier dans la vallée de l'Huveaune a été évoqué, surtout du côté d'Aubagne et de Gémenos. A été évoqué également le problème des nuisances. La vallée de l'Huveaune compte déjà un certain nombre de choses. Il y a des autoroutes, des routes, des trains. Comment tout cela peut se cumuler ? Quelles sont les mesures contre le bruit qui ont été imaginées et qui sont anticipées ?

Ont été évoqués également la partie PPR (le plan de prévention des risques industriels) et l'identification de tous ces sites. Il y a des sites SEVESO dans la vallée de l'Huveaune particulièrement.

Des questions ont été posées sur l'étude hydrologique de Cuges. On a construit Cuges dans un ancien lac. Il y a des questions sur la possibilité de créer des désordres hydrologiques qui feraient remonter cette nappe phréatique et transformeraient cette belle plaine en lac. On va donc essayer de rassurer les gens et de répondre sur ce point.

Il y a l'enjeu du parc des Calanques qui va se créer, de la trame verte qui va exister, de Sainte-Baume jusqu'aux Calanques. Comment le projet peut-il s'y insérer ?

Des questions ont été posées également sur les zones inondables de la vallée de l'Huveaune. Comment y intégrer une ligne ?

#### 1.1.4 PROSPECTIVE

Comment ces nouveaux aménagements peuvent s'interconnecter avec les transports en commun urbains et les plans de déplacements urbains ? Quelles seront les liaisons entre les TGV, les TER et l'aéroport, avec l'interconnexion qui va être rendue possible par cette gare traversante à Saint-Charles ? Des éléments de cohérence ont été demandés sur le projet et la prospective territoriale.

#### 1.1.5 SCENARIO/FUSEAU

Une proposition a été faite par une association sur un tracé qui passerait sous le plateau de Saint-Cyr, à Marseille. Nous menons donc maintenant une réflexion sur cette proposition qui a été faite par une association.

### 1.2 DEMANDES COMPLÉMENTAIRES VAR

Ils ont découpé cela, de manière plus rationnelle, par groupe de travail, pour faire ressortir chaque groupe.

#### 1.2.1 GROUPE DE TRAVAIL TOULON

Beaucoup de questions ont été posées sur les fréquentations attendues, selon les scénarios de gares. A Toulon, il y a la possibilité d'avoir une gare à l'Ouest, au centre ou à l'Est. Les gens du groupe ont donc voulu avoir des éléments tangibles pour comparer les fréquentations possibles de ces gares. Ils veulent aussi avoir des éléments sur la faisabilité d'une gare à Toulon en surface. Dans les scénarios qui ont été présentés, la gare de Toulon est en souterrain et non pas en surface. Ils ont demandé à avoir des éléments pour mettre cette gare en surface, pour voir si cela peut se faire et à quel prix. Ils voulaient avoir aussi des éléments de prospective sur les sites potentiels implantations d'une gare à Toulon.

#### 1.2.2 GROUPE DE TRAVAIL SILLON PERMIEN

Le sillon permien est toute la vallée qui permet d'aller de Toulon jusqu'aux Arcs-Draguignan, jusqu'à la nouvelle gare de l'Est-Var.

Le groupe voulait avoir des informations sur les largeurs d'emprise d'une ligne nouvelle ou d'ajout de voies sur les lignes existantes. Il voulait essayer de comprendre comment on pouvait marier la ligne nouvelle à de nombreux petits shunts qui permettent de relier la ligne classique à d'autres bouts de lignes classiques.

Le groupe de travail du sillon permien a voulu aussi un retour sur des éléments du groupe de travail thématique « Agriculture-Viticulture » qui s'est réuni après le groupe de travail du sillon permien. Ils ont demandé à avoir un retour spécifique sur ce groupe de travail.

#### 1.2.3 GROUPE DE TRAVAIL EST-VAR

Sur l'Est-Var, il y a eu des questions sur le devenir de la gare actuelle des Arcs. Il y a une gare actuelle aux Arcs qui reçoit des trains grande ligne, des trains TER et des TGV. Ils se sont demandé s'il y avait vraiment un intérêt à garder cette gare existante. Est-ce qu'on ne peut pas la réutiliser pour faire autre chose, pour faire des bâtiments communaux ou des aménagements divers ? Une réflexion a été demandée sur ce sujet par le groupe de travail Est-Var.

Des questions ont été posées également sur : après les travaux, comment la ligne nouvelle s'insère-t-elle dans le paysage ? Comment peut-on travailler autour pour faire ce que nous avons appelé une cicatrization paysagère ? On va créer une saignée. Comment va-t-on faire pour que cette saignée s'intègre le mieux possible dans le paysage à terme ? Ils nous ont demandé de leur fournir des retours d'expérience sur les autres lignes nouvelles qui ont été créées en France.

Ils ont demandé aussi ce que pouvait être l'emprise de la gare Est-Var pour voir ce que pouvait représenter, sur le territoire, une gare en surface. Un besoin des usagers a aussi été évoqué par les associations sur le maillage, pour avoir une meilleure connexion possible entre ce pôle d'échange et les zones urbaines desservies.

Il a été demandé également la prise en compte des risques inondation et feux de forêt, surtout sur le Centre Var, ainsi que la prise en compte des zones Natura 2000 que l'on peut voir sur la carte des sensibilités.

#### 1.2.4 GROUPE DE TRAVAIL THEMATIQUE AGRICULTURE-VITICULTURE

Ils nous ont demandé de compléter nos données de base avec les différents éléments qu'ils ont pu nous transmettre. On va donc compléter nos données. Ils nous ont demandé également d'intégrer une approche économique des enjeux agricoles et viticoles, ce qui, selon eux, n'était pas assez fort dans l'analyse que nous avons pu faire à ce jour. Des travaux sont donc en cours pour les prochains groupes de travail thématiques Agriculture-Viticulture-Sylviculture.

#### 1.2.5 CONTRIBUTIONS DES ACTEURS DU VAR

Je pense que vous avez vu dans la presse qu'il y a eu, dans le Var, beaucoup de remous très rapidement sur la LGV, suite à la réunion publique. Beaucoup de contributions des acteurs du Var ont été transmises : des observations sur les scénarios retenus par le COPIL, avec la proposition d'un scénario optimisé. Monsieur Frédéric-Georges Roux, qui a contribué au groupe de travail du Var, a proposé un scénario alternatif. Monsieur Chesnaud a également apporté une contribution pour l'association « Les Amis du Vieux Revest et du Val d'Ardène ».

Deux motions ont également été votées par les groupes de travail Toulon et Sillon permien. L'une d'entre elles, celle du groupe de Toulon, se positionne en faveur d'une gare à Toulon Centre et non pas sur Toulon Ouest ou Toulon Est. Le Sillon permien s'est quant à lui exprimé contre les quatre scénarios proposés à ce jour.

### 1.3 DEMANDES COMPLÉMENTAIRES ALPES-MARITIMES

Je vais vous présenter les demandes des autres groupes des Alpes-Maritimes. Vous ne verrez pas les vôtres tout de suite, nous allons en discuter plus avant dans la présentation. Surtout, je vais essayer de vous répondre.

#### 1.3.1 GROUPE DE TRAVAIL SOPHIA-ANTIPOLIS

Le groupe de travail Sophia-Antipolis s'est beaucoup intéressé aux questions de vitesse sur les parcours Cannes-Nice, pour savoir quels sont les temps de parcours Cannes-Nice sur la ligne classique, avec une ligne nouvelle, depuis la gare Ouest Alpes-Maritimes via la ligne nouvelle pour arriver à Nice Aéroport. Ce sont des éléments que l'on va devoir produire. On va essayer de faire une note de synthèse.

Il y a aussi une étude sur les dessertes d'Antibes et de Sophia, depuis la gare Ouest Alpes-Maritimes. Comment va-t-on pouvoir se rendre à Sophia ou à Antibes depuis cette nouvelle gare ?

Il y a eu des questions sur les coûts comparatifs entre une ligne nouvelle grande vitesse et une ligne mixte fret/voyageurs. Ce serait une évolution dans la conception de la ligne nouvelle pour qu'elle puisse accueillir du fret.

On nous a aussi posé des questions sur ce qu'étaient les infrastructures prises en compte dans l'évaluation d'un pôle d'échange. Par exemple, pour la gare Ouest Alpes-Maritimes, que contiennent nos chiffres ? Est-ce qu'ils contiennent uniquement la gare ou est-ce qu'ils prennent en compte les infrastructures ferroviaires, le bâtiment voyageur, éventuellement les raccordements routiers ? On va répondre sur ce sujet. Sont pris en compte la gare ferroviaire, le bâtiment

voyageur, les parkings, les systèmes de relais intermodaux, s'il y a des bus qui viennent là. Certains aménagements routiers sont aussi pris en compte parce qu'il faut insérer cette gare sur un territoire.

Ils nous ont posé des questions sur la méthode de calcul des coûts et surtout sur les marges d'incertitude. Il faut savoir que dans un projet d'infrastructure, plus on avance dans le temps, plus on a des éléments précis. Pour que nos coûts ne soient pas divergents, pour ne pas annoncer 10 euros un jour, 12 euros le lendemain et 18 euros dix jours plus tard, on met des marges d'incertitude. On chiffre donc un maximum qui va vers le minimum. Imaginons que l'on ait un chiffre à 10 euros et qu'on ait besoin de le mettre dans un système de chiffrage paritaire, on ne va pas dire que le coût est de 10 euros, mais de 13 euros. Ce sera 13 euros maximum et au mieux 10 euros. On chiffre toujours dans ce sens-là. On rajoute toujours une marge d'incertitude, soit 30 % à ce niveau d'étude et on va ensuite l'affiner dans les études.

Ils ont voulu avoir des informations sur la desserte prévisionnelle de Marseille depuis Nice. C'est le seul groupe qui nous a demandé ce genre d'éléments. Ils nous ont demandé également des données sur le report modal voiture/train autour de la gare de Nice Aéroport et de l'Ouest Alpes-Maritimes.

### 1.3.2 GROUPE DE TRAVAIL NICE

Le groupe de travail de Nice nous a beaucoup parlé du raccordement des Chemins de Fer de Provence à la gare de Nice Aéroport. Cela sort un peu du spectre de la LGV PACA parce que ce n'est pas dans le domaine de compétence de Réseau Ferré de France. Réseau Ferré de France est propriétaire des infrastructures ferrées de France, sauf des Chemins de Fer de Provence qui ne nous appartiennent pas. On intègre leur schéma de desserte dans nos réflexions parce que cela permet d'avoir des gens qui viennent de deux types de trains, mais cela ne fait pas partie de notre périmètre d'action. On a pris en compte le fait d'interroger l'autorité organisatrice des transports, la Région, sur les Chemins de Fer de Provence.

Ils nous ont demandé aussi des éléments de compréhension sur les rapports qu'il pouvait y avoir entre le temps de parcours, la vitesse et les coûts d'infrastructure, pour arriver à mieux comprendre quel était le poids d'une minute gagnée ou perdue.

Ils voulaient aussi avoir des éléments sur la présentation de la desserte de Cannes à partir de la gare Ouest Alpes-Maritimes.

Sur la partie niçoise, des questions se sont posées sur la notion sismique. Ils nous ont demandé un retour d'expérience en la matière et éventuellement de faire venir un expert sur la partie sismologique. On a rajouté les questions relatives à l'hydrogéologie, aux aquifères et à l'urbanisme parce qu'on a pensé que la question pouvait être traitée de manière globale.

### 1.3.3 GROUPE DE TRAVAIL RIVIERA PAILLONS

Le groupe Riviera Paillons est plutôt à l'Est et a forcément une vocation tournée un peu vers l'Italie. Ils nous ont donc demandé de travailler sur des études sur les connexions prévues avec le réseau italien et de leur faire un retour.

Ils nous ont posé des questions sur l'opportunité de la gare Nice Aéroport. C'est le seul groupe où ce sujet est ressorti aussi fortement.

Ils nous ont aussi posé des questions sur les aménagements des gares du secteur. La question est la suivante : dans votre projet, RFF, vous nous montrez des infrastructures nouvelles, avec des gares nouvelles, mais quid des aménagements sur les gares existantes ? Dans les documents, vous voyez que l'on cite Nice Thiers et Cannes par exemple, mais on ne parle pas de toutes les petites haltes et gares TER qui peuvent être sur la ligne. Ils nous ont demandé des précisions sur les aménagements prévus dans ces gares.

## 1.4 QUESTIONS

**Laurence GONTARD** – Avez-vous des questions sur ces autres groupes de travail ou est-ce que le rendu qui vous en a été fait est clair ?

**René LABRIC** – Vous avez parlé d'une connexion possible sur les Chemins de Fer de Provence. Y a-t-il aussi des possibilités de faire des études sur la connexion sur la ligne du Breil ?

**Fabien PASTOUR** – A ma connaissance, il n'y a pas d'étude en cours sur ce sujet. Je ne pense pas que tu es des informations sur ce sujet, Julien. Non. La question que l'on nous a beaucoup posée concerne la connexion entre la gare des Chemins de Fer de Provence et la gare de Nice, pour savoir si on pouvait éventuellement créer un lien entre ces deux gares. Puis, on nous a demandé comment on pouvait, dans la vallée du Var, relier le réseau des Chemins de Fer de Provence et la gare Nice Aéroport, avec une liaison rapide entre les deux. On nous a posé ces questions, mais elles ne sont pas de notre compétence. On va essayer de faire répondre les gens sur ces sujets, s'ils ont des éléments.

**Laurence GONTARD** – Votre question portait sur le raccordement de Nice Breil sur Nice Aéroport.

**René LABRIC** – Voilà. Evidemment, il y aura des horaires différents, mais y aura-t-il la possibilité d'avoir des correspondances ?

**Julien CHASSAGNE** – Il y aura la nécessité d'une correspondance à Nice ville. Il n'y a pas de TER diamétralisé.

**René LABRIC** – D'accord, mais il y aura quand même la possibilité d'avoir des correspondances.

**Julien CHASSAGNE** – Exactement. Comme il y aura un grand nombre de dessertes entre Nice ville et Nice Aéroport, on considère que le temps de correspondance sera assez faible.

**Fabien PASTOUR** – Je vais essayer de vous répondre plus tard.

**Laurence GONTARD** – On enchaîne sur la synthèse que l'on a faite de vos attentes.

## 2 RAPPEL ET REPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL

**Fabien PASTOUR** – On revient sur notre groupe. On a fait une synthèse de ce que l'on s'est dit la dernière fois et des points qui sont ressortis.

### 2.1 LES POINTS D'ACCORD DU GROUPE DE TRAVAIL 1 OUEST ALPES-MARITIMES

Globalement, on a entendu que vous étiez contents de l'amélioration de l'offre TER sur la région. C'est marrant parce qu'on parle de la LGV PACA, mais on va surtout parler de TER.

Les points importants qui sont ressortis dans la partie liée aux gares sont les suivants :

Importance des modalités d'insertion d'une gare dans le tissu urbain et de la prise en compte de ses impacts sur l'environnement futur, l'aménagement urbain et la circulation.

Importance de la réalisation d'un pôle d'échange multimodal et de parking relais. On ne doit pas seulement imaginer un pôle ferroviaire, mais un pôle où tous les modes de transport doivent se rejoindre. Il faut prendre en compte le besoin de supprimer des voitures sur le territoire.

Importance de l'accessibilité de cette gare.

Importance de la qualité des dessertes offertes. Les questions qui ont été posées, lors de notre dernier groupe de travail, portaient souvent sur la qualité des dessertes offertes entre les villes et entre les différentes villes du territoire des Alpes-Maritimes les plus éloignées jusqu'au Var, aux Bouches-du-Rhône, voire jusqu'à Paris.

Ce sont des questions qui sont ressorties assez fortement.

**Laurence GONTARD** – Cette synthèse vous semble-t-elle correcte par rapport à ce qui a été dit lors du premier groupe ?

**Serge RODRIGUES** – C'est bien la réunion qui a eu lieu ici, il y a dix jours. Pour moi, la réunion n'était pas tout à fait cela. On n'était pas à la même réunion. Ou nous n'étions pas là, ou vous n'étiez pas là, Monsieur Pastour. Il y a un problème.

**Laurence GONTARD** – Sur quel point ?

**Serge RODRIGUES** – Sur la nécessité que la LGV participe de l'augmentation du service sur les déplacements domicile/travail et donc sur la capacité des TER, on n'a pas dit « Bravo », ni « Merci ». Pour l'instant, on n'a pas vu encore. On a exprimé un besoin, la nécessité que la qualité des déplacements domicile/travail soit assurée par un réseau TER performant. Peut-être que la réunion a basculé, mais il me semblait que le passage de la LGV dans le moyen pays et la desserte de Cannes avaient été des éléments importants de notre discussion qui n'apparaissent pas dans votre compte rendu.

**Fabien PASTOUR** – Ce sont certains points d'accord. Clairement, lors du dernier groupe, à Mouans-Sartoux, les gens qui se sont exprimés, dont vous, ont dit qu'ils ne voulaient pas de gare sur leur territoire.

**Jacques MOLINARI** – Non, vous caricaturez ! Le grand enjeu de la première réunion portait sur la desserte ou pas de Cannes. Nous avons demandé que soit présentée votre analyse de nos propositions qui consistent à faire passer la ligne nouvelle par le nœud ferroviaire de Cannes, Nice, Monaco, Vintimille, dans une vision de maillage. Vous nous avez dit que vous alliez étudier cette proposition. On attend le résultat. Cela ne figure pas dans vos scénarios prétendument sélectionnés. On vous a demandé aussi comment vous avez sélectionné ces quatre scénarios parmi les neuf et parmi lesquels ne figure toujours pas ce que nous avons proposé. Vous avez évoqué 1 200 scénarios. On aimerait bien savoir par quel mécanisme vous avez réussi à évincer le scénario qui semblait rassembler des avis positifs d'un grand nombre de participants à la dernière réunion.

**Fabien PASTOUR** – Clairement, les deux points que vous voyez sur la partie « Gare », sur ce *slide*, sont des questions générales sur les gares. Ce n'est pas spécifiquement le fait d'avoir une gare nouvelle ou de ne pas en avoir une. C'est l'importance, pour les pôles d'échange, d'avoir une convergence des moyens de circulation, d'avoir des parkings relais. La qualité des dessertes offertes sur un pôle d'échange fait partie des choses que l'on s'est dites lors du groupe de travail précédent.

**Jacques MOLINARI** – Ce sont des banalités.

**Noëlle BOUGEAULT** – Comme vous le dites, nous n'avons pas eu d'accord. Vous nous avez fait part de votre souhait que l'on évoque ces questions, mais on ne peut pas le mettre dans les points d'accord puisque nous ne nous sommes pas encore mis d'accord sur ces sujets. Nous n'avons pas eu encore cette discussion ensemble.

**Fabien PASTOUR** – Là, ce sont simplement des points sur lesquels on avait à peu près tous dit la même chose. Il faut que tous les moyens de transport arrivent aux gares ou aux pôles d'échange. Ce sont des points d'accord.

**Jacques MOLINARI** – N'enfonchez pas des portes ouvertes, tout le monde est d'accord sur ce point. C'est une question de principe. Passons aux choses sérieuses.

**Laurence GONTARD** – Alors avançons.

## **2.2 LES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL 1 OUEST ALPES-MARITIMES**

**Fabien PASTOUR** – Comme Monsieur Molinari vient de le dire, vous avez demandé une étude comparative entre les gares de Cannes et de l'Ouest Alpes-Maritimes. Il y a Cannes au sens large, Cannes La Bocca ou Cannes centre.

**Jacques MOLINARI** – On n'a pas demandé une étude comparative. On a demandé le chiffrage de la proposition que nous avons faite depuis des années.

**Fabien PASTOUR** – Vous avez le chiffrage, Monsieur Molinari.

**Jacques MOLINARI** – Ne nous renvoyez pas à vos tableaux. On veut une étude sérieuse.

**Fabien PASTOUR** – Je vous rassure, on travaille sérieusement. On ne va pas recommencer la discussion de la dernière fois, Monsieur Molinari. On ne va pas s'énerver, cela ne sert à rien.

**Laurence GONTARD** – Si vous voulez bien attendre au moins la fin du *slide* pour intervenir. Cela permettra d'avancer un peu.

**Fabien PASTOUR** – Vous nous avez demandé l'intervention d'un expert de la prospective territoriale pour répondre aux questions de développement du territoire.

Vous nous avez demandé également l'analyse des contributions du groupe. On en a deux. L'une a été formulée par le Comité Cannes-Grasse et une autre a été remise lors du COTER par le GIR MARALPIN.

Vous nous avez demandé l'expertise d'une entreprise ferroviaire sur la définition des dessertes et des besoins en matière de gares, ainsi que sur les possibilités en matière d'exploitation de la desserte de Cannes. On a réussi à avoir quelqu'un pour le 7 novembre, pour le prochain groupe de travail. On aurait souhaité qu'il vienne aujourd'hui, mais Monsieur Picq qui travaille avec nous sur le sujet n'était pas disponible aujourd'hui.

**Jacques MOLINARI** – Il s'agit de la SNCF.

**Fabien PASTOUR** – Oui. C'est l'entreprise ferroviaire.

Vous nous avez demandé des informations sur les circulations exceptionnelles pour desservir Cannes lors de manifestations importantes. Quelles dessertes peut-on mettre spécifiquement pour Cannes, en dehors de l'heure de pointe, pour arriver à atteindre le besoin de transport ?

Puis, vous nous avez demandé une présentation des dessertes prévisionnelles journalières. On vous la fera le 7 novembre parce qu'on n'a pas encore tous les éléments à disposition pour vous faire une réponse complète. On vous proposera cela lors du prochain groupe de travail.

**Laurence GONTARD** – Etes-vous d'accord sur les attendus et sur les questions qui avaient été posées lors du premier groupe ?

**Fabien PASTOUR** – Est-ce que cela vous convient, Monsieur Rodrigues ?

**Serge RODRIGUES** – Vous êtes un excellent commercial, Monsieur Pastour.

**Fabien PASTOUR** – Je ne suis pas commercial, je suis ingénieur.

**Serge RODRIGUES** – Vous vous êtes peut-être trompé de voie.

**Fabien PASTOUR** – Est-ce que ce *slide* vous convient mieux par rapport au précédent ?

**Pierre DESRIAUX** – Monsieur Pastour, je retrouve les questions que j'avais posées la dernière fois.

**Jacques MOLINARI** – Vous n'avez pas la note de l'URVN. Vous citez seulement deux contributions.

**Laurence GONTARD** – On ne l'a pas reçue en copie, on l'a vue sur internet. La contribution de l'URVN ne nous est pas parvenue.

**Eugène CAUVIN** – Il me semble que l'on s'était posé la question du fret. La question était revenue plusieurs fois, mais sans réponse précise.

**Laurence GONTARD** – On le rajoute pour le prochain groupe.

**Eugène CAUVIN** – Quand aurons-nous une discussion appropriée sur chacun de ces points ?

**Fabien PASTOUR** – Hormis ceux qui sont notés pour le 7 novembre, on en parle aujourd'hui.

**Eugène CAUVIN** – On a parlé de fret la dernière fois, mais je n'ai pas entendu parler de la possibilité d'exposer la piste des autoroutes de mer. On peut imaginer que dans l'Arc méditerranéen, dans le cadre de l'Europe, les transports de l'Europe de l'Est vers l'Espagne par exemple se fassent par des autoroutes sur l'eau. D'un point de vue écologique, ce serait certainement rentable.

**Fabien PASTOUR** – Une certaine partie du transport de marchandises peut être mise sur des bateaux assez facilement.

**Eugène CAUVIN** – Pourquoi ce n'est pas inclus dans les discussions ? Vous dites que l'autoroute A8 sera saturée et que vous faites une amélioration des lignes existantes en introduisant la ligne LGV. Certes, mais je crois qu'il y a une méthode plus efficace qui serait l'autoroute de la mer qui soulagerait l'A8 et libérerait d'autant les lignes existantes.

**Julien CHASSAGNE** – Un groupe de travail thématique « Fret » a été constitué dans le cadre de la concertation. Il y a quatre réunions de travail, avec d'une part les personnes qui travaillent sur le fret au niveau de la région et avec d'autre part, les associations qui ont pris ce sujet en main. Le fret est typiquement un sujet transversal. Ce n'est pas un sujet local. Il doit être traité sur toute la région.

**Eugène CAUVIN** – C'est pour cela que j'ai parlé de l'Arc méditerranéen.

**Julien CHASSAGNE** – Dans le cadre de ce groupe de travail, on étudie notamment ce que l'on appelle du *shortsea*, c'est-à-dire des dessertes du type Gênes-Barcelone, pour faire basculer du transit international sur bateau. Le fret, c'est très complexe. Il n'y a pas que le trafic Espagne-Pays de l'Est. Il y a énormément de trafics différents qu'il faut essayer de faire basculer, soit sur le bateau, soit sur le ferroviaire. On est en train d'étudier cela. C'est en cours.

**Bernard LEVERE** – Pour répondre à Monsieur, nous avons mené une étude sur les potentialités des autoroutes de la mer, dans la mesure où nous étions très inquiets de l'évolution des trafics de transit, des poids lourds sur l'A8 par rapport aux traversées alpines. Nous avons mené une étude avec le Conseil général que nous allons compléter dans la mesure où Nice-Côte d'Azur nous rejoint. Nous devrions pouvoir verser au débat cette étude sur le fret. Nous sommes en train de réaliser une plaquette de présentation qui permet d'en synthétiser les principaux résultats.

**Laurence GONTARD** – Monsieur Levère, pourriez-vous faire une petite intervention sur les rendus de cette étude lors du prochain groupe ?

**Bernard LEVERE** – Il faut que je voie politiquement, avec Nice-Côte d'Azur, le Conseil général et la CCI, quand cette étude peut être exposée. En plus, c'est lié à un dossier européen. Je vous tiendrai informé de l'opportunité d'intervenir.

**Rémi QUINTON** – Je n'étais pas là au dernier groupe de travail, mais j'ai relu les discussions sur la gare de Cannes. Il y a quelque chose qui m'étonne, à savoir que l'on oppose toujours la gare Ouest 06 à la gare de Cannes, voire à la gare de Saint-Raphaël, dans l'hypothèse où on ferait le

fameux raccordement. Je ne comprends pas pourquoi il n'est pas possible, comme partout en France, d'avoir deux TGV accrochés l'un à l'autre. Qu'est-ce qui empêcherait d'avoir un TGV qui passe par la Côte d'Azur, Nice, Saint-Raphaël, Cannes et un autre TGV qui passe par la ligne nouvelle ? Si on prend l'exemple de la Bretagne, il y a deux TGV qui arrivent à Rennes et on ne choisit pas ensuite Brest ou Quimper. Il y a les deux. Pourquoi, en région PACA, on ne pourrait pas avoir des TGV qui vont à Toulon, d'autres qui vont à Cannes par un raccordement, d'autres qui vont jusqu'à Nice par la ligne nouvelle et d'autres qui passent par la Côte d'Azur ?

**Fabien PASTOUR** – Dans le cas d'un scénario où il y a une gare Ouest Alpes-Maritimes, il y a toujours la possibilité de faire passer des TGV par la ligne classique qui vont jusqu'à Cannes centre. C'est prévu et ils sont identifiés. Il y a aussi la possibilité d'envoyer des TGV vers la gare de l'Ouest Alpes-Maritimes par la ligne nouvelle. La possibilité de couper un TGV en deux trains est tout à fait faisable à l'Est-Var. Est-ce utile pour l'exploitation ? Je ne sais pas. Je sais qu'ils le font en Bretagne parce que les remplissages de trains ne permettent pas d'avoir des rames très longues pour l'une ou l'autre des dessertes. C'est l'une des options d'exploitation qui peuvent exister.

**Rémi QUINTON** – Est-ce que cela a été étudié ? Typiquement, c'est ce qui permettrait d'avoir un TGV qui va au plus près des gens, sans que sur un trajet complet Paris-Nice, le train s'arrête à toutes les gares.

**Fabien PASTOUR** – Les deux types de dessertes existent en heure de pointe. Il y a un potentiel de clients pour faire des trains complets pour aller sur l'un ou sur l'autre.

**Jacques MOLINARI** – Cela peut peut-être faire l'objet d'explications hors séance parce qu'il faut repartir à zéro. Il y a eu un long débat public dans le département et des échanges depuis longtemps. Réponse a été donnée à cette question.

**Serge RODRIGUES** – Je ne suis pas tout à fait d'accord avec la formulation. La question posée était la pertinence d'une gare Ouest Alpes-Maritimes. Vous parlez de Rennes et Quimper, ce sont des centres urbains qui existent. Là, il s'agit de créer une gare à l'Ouest des Alpes-Maritimes qui va générer un pôle urbain qui n'existe pas aujourd'hui. Tel est le problème de cette gare. Elle est située à un endroit où il n'y a pas aujourd'hui de centre urbain. C'est pour cela que l'on dit que Cannes est un pôle majeur à desservir et doit être priorisé par rapport à la création d'une nouvelle gare. Tel est l'émoi suscité par la création de cette gare Ouest. A mon avis, il faut se questionner sur : est-il utile et nécessaire de créer un nouveau pôle urbain autour de la gare Ouest Alpes-Maritimes qui va être un point fort du développement de cette partie de l'Ouest du département ? Est-ce nécessaire, alors qu'il y a des pôles importants à desservir à proximité ? Ne va-t-on pas ajouter des difficultés que connaissent déjà l'Ouest du département, le secteur Cannes-Grasse ? En créant un nouveau pôle autour de cette gare, entre Cannes et Grasse, on va créer des difficultés.

**Fabien PASTOUR** – On va le regarder plus avant avec Julien. On peut voir cela soit comme étant un problème à terme, soit comme étant une opportunité à terme de prendre en compte une situation qui n'est pas prise en compte à ce jour. Il y a les deux enjeux, deux façons de voir les choses. Je comprends que votre vision soit : « Je ne veux pas de problème dans ma zone ». C'est un outil d'aménagement du territoire qui pourrait aussi changer les choses. Les deux visions sont possibles.

**Serge RODRIGUES** – Ce n'est pas simplement une question de micro-territoire. Là, on parle d'aménagement. Preuve en est que dans le cadre de sa réflexion, le SCOT Ouest a trouvé non pertinent de créer cette gare à l'Ouest. Ce n'est pas simplement Mouans-Sartoux. L'ensemble de la réflexion du SCOT Ouest dit : « Pas de gare Ouest Alpes-Maritimes, gare à Cannes ». La question dépasse largement les limites de la commune de Mouans-Sartoux.

**Laurence GONTARD** – C'est un sujet que l'on va développer tout de suite après.

**Eugène CAUVIN** – Sans vouloir contredire ce que vient de dire Monsieur, la volonté politique, si elle existe, ne peut-elle pas empêcher ce développement urbain ? Si les pouvoirs publics disent qu'il n'y aura pas d'urbanisation autour de cette gare, je ne vois pas pourquoi cette décision ne serait pas respectée. Il faut qu'il y ait une volonté politique. Je ne contredis pas et je ne veux pas nier l'importance de Cannes, mais la création d'un centre urbain dépend d'une volonté politique.

**Serge RODRIGUES** – A partir du moment où il y a un équipement...

**Eugène CAUVIN** – Si les pouvoirs publics veulent s'y opposer, au nom de l'intérêt général, ils le peuvent. Sinon, cela devient une question d'argent, de promoteurs et de spéculation foncière.

**Julien CHASSAGNE** – Sur ce point, ce que dit Monsieur est très juste. Si on regarde la gare de Valence-TGV qui a été installée dans un endroit qui était peu urbanisé, il n'y a pas eu une urbanisation très importante autour. Il y a un projet de Zac, Rovaltain, qui est en train de se mettre en place, comme on essaie de le développer, c'est-à-dire amener les entreprises autour des gares, mais il n'y a pas eu la création d'un pôle urbain avec la création de la gare. Pourtant, c'est une gare qui fonctionne bien.

**Serge RODRIGUES** – Les enjeux et les pressions entre Cannes et Grasse ne sont pas tout à fait les mêmes que dans la périphérie de Valence.

**Julien CHASSAGNE** – C'est juste, mais cela donne de bonnes idées. Il y a beaucoup de gares TGV qui se sont créées en France et où ne s'est pas développé un pôle urbain alentour. Souvent, cela permet de renforcer une centralité, de créer un quartier tertiaire autour de la gare, comme on le voit à Lyon Pardieu par exemple. C'est intéressant. Quand la gare est un peu éloignée des villes, on n'a pas nécessairement la création d'un pôle urbain. Cela dépend énormément de la volonté politique.

**Robert CAILLOL** – La Bretagne a deux directions différentes. On avait ce problème avec les trains qui allaient à Montpellier ou à Marseille et qui quittaient Avignon. A partir du moment où un TGV est rempli, il va directement d'une part à Marseille et d'autre part à Montpellier. Ici, ce sera la même chose pour Cannes. Il y aura des TGV qui feront Nice, Antibes, Cannes et Saint-Raphaël, mais ils ne seront pas dans le même nombre que ceux qui passeront de l'autre côté. Tous les TGV ne s'arrêteront pas dans l'Ouest des Alpes-Maritimes. Même à Marseille, ils ne s'arrêtent pas tous ; certains vont directement à Toulon. C'est la SNCF qui fera ses calculs. Pour accrocher et décrocher, quand il y a un retard, cela ne va pas. Il y a un problème de personnel de conduite aussi.

**Rémi QUINTON** – Vous dites que les TGV vont desservir Cannes et Antibes en passant, comme actuellement, depuis Saint-Raphaël, par la Côte d'Azur. Dans le schéma de desserte qui est proposé, ces TGV sont aussi ceux qui vont s'arrêter à Toulon Ouest, à Toulon centre, à Est-Var. C'est ce qui est écrit dans les documents. Je me suis peut-être trompé dans mon calcul, mais il me semble que ces TGV vont arriver à Saint-Raphaël seulement huit minutes avant la situation d'aujourd'hui sans LGV. Avec le scénario par exemple, pour Paris-Saint-Raphaël, Paris-Cannes, Paris-Antibes, on a un gain de huit minutes seulement. Si je vais jusqu'au bout du raisonnement, sur Paris-Nice, étant donné que ce train s'arrêtera aussi à Cagnes-sur-Mer et à Nice Aéroport, il n'arrivera pas plus vite qu'aujourd'hui.

**Robert CAILLOL** – On ne peut pas regarder que ce petit tronçon.

**Fabien PASTOUR** – Vous avez, à l'intérieur de ces fiches, un descriptif des temps de parcours standards sur certaines distances. Le trajet Paris-Cannes, avec quatre arrêts, se fait actuellement en 5 heures 10. Dans le scénario B, celui qui passe par l'Est-Var, par Toulon centre et qui file sur l'Ouest Alpes-Maritimes, les trains qui décrocheront à la gare Est-Var pour aller à Cannes peuvent faire 4 heures 09 s'ils ne s'arrêtent pas et feront 4 heures 30 s'ils s'arrêtent dans trois gares, ce qui sera à peu près la configuration type. Ils vont donc gagner environ 40 minutes par rapport au trajet actuel.

**Rémi QUINTON** – Ils ne feront que trois arrêts. Quand on regarde les réticulaires des dessertes, ils en ont beaucoup plus.

**Fabien PASTOUR** – Les réticulaires des dessertes sont ceux qui ont été votés par le Conseil régional et ils sont susceptibles d'être un peu amendés par les entreprises ferroviaires qui feront circuler les trains ensuite.

**Jacques MOLINARI** – Est-ce que nous pouvons revenir aux fondamentaux de la réflexion qui sont certes l'emplacement des gares, mais surtout le maillage du réseau ? Il faut aussi parler du fret. J'y reviendrai après. Parlons maillage. S'il n'y a pas de gare à Cannes La Bocca ou Cannes centre, il n'y aura pas de maillage dans les Alpes-Maritimes. Il n'y aura pas la possibilité de faire basculer des circulations, qu'elles soient voyageurs ou fret, d'un tronçon de ligne à l'autre. Nous nous trouverons dans la même situation d'incapacité d'écouler le trafic au moindre incident et au moindre chantier de remise à jour et d'entretien. Parlons du maillage ferroviaire.

**Fabien PASTOUR** – Je suis d'accord avec vous sur un point. S'il y a une gare Ouest Alpes-Maritimes, hormis la solution où il y a une virgule qui permet de passer par Cannes, dans tous les cas, ce sera une gare de connexion passagers. Il n'y aura pas de liaison de train à train, il n'y aura pas de train qui pourra aller sur la ligne Cannes-Grasse depuis la ligne nouvelle. Monsieur Molinari a raison sur ce point. Imaginons que l'on ait un problème sur l'une des deux lignes, il n'y aura pas de passage d'une ligne à l'autre, entre Nice Aéroport et la frontière avec le Var. Ceci dit, s'il y a un problème sur les lignes nouvelles, la ligne littorale pourra toujours faire passer des trains. Imaginons que le barreau de ligne nouvelle ait un problème, les trains vont desservir Cannes. On en fera passer moins parce qu'on ne pourra pas en faire passer autant, mais on pourra toujours desservir. On ne sera jamais complètement à aucun train.

La grosse différence avec la situation actuelle, c'est qu'il y aura une infrastructure nouvelle. Actuellement, il n'y a aucune possibilité de faire autrement. Là, on aura quand même une possibilité de bascule, même s'il y aura des dessertes en moins.

Concernant le maillage, entre Nice Aéroport et le Var, il n'y a pas de maillage, hormis la possibilité de virgule dans le scénario n°4. Par contre, entre Nice et l'Italie, il y a énormément de possibilités de mailler les deux réseaux pour faire passer des trains de l'un à l'autre. Un projet de CPER est en cours. RFF doit faire le programme assez rapidement sur la mise en qualité du réseau classique de Mandelieu jusqu'à Italie, pour que ce soit fait avant la LGV PACA.

Avec ces deux projets, la création d'une nouvelle infrastructure LGV et les travaux sur la ligne classique, quand on aura des problèmes, ils seront d'une moindre mesure que ceux que l'on rencontre actuellement. Surtout, on pourra faire des travaux, ce que l'on ne peut pas faire actuellement.

**Jacques MOLINARI** – Je voudrais revenir deux ans en arrière, au moment où se posait l'alternative entre une ligne directe entre Aix et Nice, pour préserver les fatidiques quatre heures de Nice-Paris et le tracé des métropoles. Nous avons, nous, argumenté, sur la nécessité d'aménager le territoire et de desservir les villes en leur cœur. Notre collègue, président du cluster PACA Logistique, avait analysé les projets d'exploitation de la ligne, projets d'exploitation conjointement élaborés par RFF et la SNCF. Il avait démontré que dans le cas du tracé direct, le tronçon Aix-Centre Var ne serait pratiquement pas utilisé par les TGV, dans la mesure où il faut charger ces rames tout le long du littoral. Cela avait été un argument massue pour justifier l'intervention du médiateur de la République qui a remis les choses au clair.

Nous nous trouvons, deux ans après, dans la même configuration, à une échelle moindre, celle du choix entre le tracé direct depuis l'orée de l'Estérel jusqu'à Nice, toujours pour la même raison qui est de gagner du temps entre Nice et Paris, avec une gare nouvelle installée en moyen pays. L'alternative est soit celle-là, soit la desserte des principales villes du littoral qui sont Cannes, Nice, Monaco et de l'Italie. Nous sommes dans la même configuration.

Si vous nous imposez la ligne directe sur Nice, avec l'escale quelque part en moyen pays, cette ligne nouvelle sera relativement peu utilisée. Pourquoi ? Parce que vous ne tenez pas compte des circulations fret qui sont importantes pour deux raisons. Elles sont importantes parce que nous ne voulons pas interdire à tout jamais le report de la route et du trafic international sur le rail, en dépit de tout ce que l'on prétend. Deuxièmement, nous ne voulons pas non plus que le trafic fret, fut-il minime, traverse le cœur de nos villes, avec les risques et les nuisances que cela comporte. Autrement dit, en optant pour le tracé direct, vous allez vous retrouver avec une ligne difficile à exploiter parce qu'elle sera peu circulée et vous déchargez toutes les potentialités de développement du trafic sur la ligne littorale qui est déjà saturée. Votre parti est injustifiable.

Maintenant, on vous redemande à nouveau d'examiner très attentivement le scénario. Parlons de scénario, mais en fait, vous travaillez sur le terrain. En réalité, vous étudiez des tracés. Restons aux scénarios. Analysez ce scénario, décortiquez-le nous, chiffrez-le nous en tenant compte du fait que si la gare, sur le littoral cannois, est à Cannes La Bocca, il n'y aura pas d'acquisition d'espaces puisque vous êtes, avec la SNCF, détenteurs de cet espace. Par ailleurs, sur un tel nœud ferroviaire, vous pouvez appliquer toutes les interconnexions possibles, au moindre fait, sans des ouvrages monumentaux que sont les sauts de mouton qui seraient nécessaires par exemple dans le cas de la prétendue virgule sur Cannes.

Il nous faut parler sérieusement et concrètement. Ne restons pas dans le flou, dans le vague. Dites-nous pourquoi vous nous imposez ces quatre scénarios et vous n'examinez pas, à notre attention, le scénario que nous proposons.

**Laurence GONTARD** – Monsieur Molinari, si vous nous laissez poursuivre, je pense que vous aurez plein de réponses à vos questions parce que c'est justement la présentation que va faire Julien.

**Fabien PASTOUR** – Monsieur Molinari a un peu raison sur un point important. Quand on compare la solution Côte d'Azur, tous les scénarios qui passent par le Centre Var et la solution des métropoles du Sud, les scénarios qui passent par les métropoles, on constate qu'il y a au minimum deux millions de passagers d'écart entre les deux familles de scénarios. Il y a donc un vrai plus à passer par les métropoles du Sud.

Nous allons avancer. Je laisse la parole à Julien qui va vous faire la présentation de la comparaison entre les différentes possibilités de gare, de la partie prospective et aménagement du territoire. Il pilote nos études au sein de la mission LGV.

## **2.3 ETUDE COMPARATIVE CANNES – OUEST ALPES-MARITIMES**

**Julien CHASSAGNE** – Tous les éléments de comparaison, au niveau de Cannes, sont dans le kit du concertant, mais apparemment, il n'y en a pas assez. Ici, on va approfondir un peu le sujet de la desserte du territoire. Comment le territoire peut-il se rabattre vers les gares ? Quel système de transport imagine-t-on sur le territoire de l'Ouest Alpes-Maritimes ?

Les deux situations comparées sont les suivantes :

Situation 1 : desserte de Cannes uniquement et pas de création de gare dans le moyen pays. Tous les TGV vont à Cannes centre ou à Cannes La Bocca.

Situation 2 qui est dans les quatre scénarios que l'on a proposés : une gare dans le moyen pays, sur la ligne Cannes-Grasse, pour avoir une gare interconnectée, un peu à l'image de ce qui existe à Valence TGV ou à Reims TGV, avec desserte conjointe de Cannes centre. Cela peut être du coupe-accroche ou autre chose.

Je dis quelques mots sur le coupe-accroche. C'est une solution très technique d'exploitation. En fait, elle est intéressante dans le cas d'un barreau qui est très saturé. Quand le barreau est très saturé, on a intérêt à faire le maximum de coupe-accroche pour ne faire circuler que des unités

multiples. La question se posera si la ligne entre Valence et Marseille est saturée. Si on peut faire circuler les TGV en les scindant, c'est plus simple. C'est ce qui risque d'arriver. Cette question de la coupe-accroche sera traitée beaucoup plus tard par l'exploitation ferroviaire pour voir comment elle souhaite optimiser ses rames et par RFF pour voir le nombre de sillons disponibles.

Quelques mots sur le territoire que vous connaissez très bien. Le littoral est très densément peuplé. La particularité, par rapport à d'autres secteurs, c'est qu'il y a un pôle de population à Cannes et un à Antibes. Tous les deux génèrent beaucoup de déplacements. Quand on regarde les déplacements dans les Alpes-Maritimes, on constate qu'il y a un gros pôle à Nice et un gros pôle sur Cannes/Antibes qui se divise en deux. Cela se voit notamment dans la fréquentation des gares actuellement. Le moyen pays est en très forte croissance, avec notamment la présence de Sophia-Antipolis qui amène beaucoup d'emplois et un pôle en fort développement au niveau de Grasse. Il n'y a pas qu'un seul pôle urbain. Il y a deux centres très forts que sont Cannes et Antibes et un moyen pays qui est en très fort développement.

Un petit zoom sur les emplois. L'Ouest des Alpes-Maritimes est un secteur qui est très attractif en termes d'emplois, avec une très forte progression des emplois qui est supérieure à la moyenne régionale. Cannes et Antibes concentrent un grand nombre d'emplois et connaissent une évolution du nombre d'emplois assez importante. Sophia-Antipolis continue sa progression. Enfin, un dernier pôle se trouve à Grasse.

On a essayé de mettre cela dans des cases. La Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis compte environ 120 000 habitants, le SCOT Ouest environ 150 000 habitants. Puis, dans le moyen pays, on voit qu'il y a quasiment 150 000 habitants. Se pose donc la question de la desserte, avec l'ensemble de ces éléments.

Certaines personnes peuvent se demander quelle est la pertinence d'une gare dans l'Ouest des Alpes-Maritimes, de même que se pose la question de la pertinence d'une gare Est-Var. Vous voyez ici les zones de chalandise, c'est-à-dire où les gens se rabattent au niveau des différents points du littoral. On voit que la gare Ouest Alpes-Maritimes a une zone de chalandise très importante, avec 573 000 personnes qui sont à moins de 40 minutes en voiture de la gare, en heure de pointe. C'est une zone de chalandise très conséquente, beaucoup plus importante que celle de Valence TGV. Il est toujours intéressant de se recadrer sur des exemples existants. Valence TGV a une zone de chalandise d'environ 350 000 personnes.

Il y a donc vraiment une pertinence à desservir ce pôle Ouest. En plus, il y a une forte saturation des réseaux routiers. S'il n'y a pas de gare à l'Ouest, les usagers auront donc beaucoup de mal à se rabattre sur Nice Aéroport ou sur la gare Est-Var. Cet élément est important à prendre en compte au niveau de la région, à savoir qu'il y a une difficulté importante de rabattement en voiture. Il est important que ceux qui ne sont pas desservis en transport en commun ne soient pas trop éloignés d'une gare TGV. Sinon, ces personnes n'auront pas accès à la grande vitesse. Sur la ligne entre Valence et Marseille par exemple, il y a Valence-TGV, Avignon-TGV, Aix-TGV, Marseille et nous sommes en train de construire une nouvelle gare au niveau d'Allan parce que Montélimar ne se sentait pas desservi par la grande vitesse. On leur a dit qu'il leur suffisait de se rabattre vers Valence-TGV ou vers Avignon-TGV, mais cette solution ne leur convenait pas. On crée donc une nouvelle gare à Allan.

Quels sont les avantages de la solution 1 Cannes Centre, Cannes La Bocca ? En termes d'aménagement urbain, on ne peut qu'être d'accord avec la position du GIR MARALPIN et du SCOT Ouest : il est très intéressant d'avoir une gare en centre-ville. C'est la position de nombreuses associations. C'est effectivement très intéressant parce que cela permet de structurer un quartier autour de la gare. C'est quelque chose que l'on souhaite développer aujourd'hui.

Ensuite, c'est une gare de centre-ville. On aura donc un rabattement à pied qui sera important, ce qui permet une chaîne durable de transport : un rabattement à pied, un voyage en train et, on l'espère, un rabattement en transport en commun à l'arrivée. Le rabattement à pied est souvent de

l'ordre de 10 à 20 %, mais si la gare est plus éloignée du centre-ville, la part modale de rabattement à pied sera beaucoup plus faible. Sur Aix-TGV, il n'y a pas de rabattement à pied.

On a également une très bonne desserte en transports en commun. On se projette en 2023. A Cannes, en 2023, il devrait y avoir deux lignes de bus à haut niveau de service, pour une bonne desserte de l'ensemble de l'agglomération de Cannes, depuis le secteur de La Bocca, avec les TER, depuis Antibes également avec les TER, depuis le Cannet, avec le BHNS et depuis Mandelieu. Toutes les personnes qui seront à proximité, soit d'une gare TER, soit des futures lignes de BHNS, auront un très bon accès à la gare.

Voilà les avantages d'avoir une gare dans le centre. Si on résume cela sur une carte, on voit que sur Antibes, on a un rabattement en 8 minutes en TER, avec 10 TER par sens et par heure, en situation de projet, soit une très bonne desserte. Le BHNS permet de bien desservir tout le secteur, à la fois au Nord de la gare et à l'Ouest. Puis, la ligne Cannes-Grasse dont la fréquence sera très nettement améliorée d'ici là, avec 4 TER par heure, permettra de rabattre les populations qui sont à proximité des gares de cette ligne.

Par contre, on voit que pour le pôle de Sophia-Antipolis, le temps routier est de 32 minutes en heure de pointe, temps routier dont on voit mal comment il pourrait diminuer d'ici l'horizon 2023. Au niveau de Sophia-Antipolis, il y a un projet de desserte de BHNS vers Antibes, mais la desserte devient assez compliquée. Il y a un rabattement en bus vers Antibes, une correspondance à Antibes pour quelqu'un qui prend le TER et qui prend ensuite le TGV à Cannes centre. C'est une chaîne modale qui se fait assez peu. Dans le passé, j'ai fait beaucoup d'enquêtes parce que cela faisait partie de mes attributions. A chaque fois que l'on cherche les gens qui font ce type de trajets, on s'aperçoit qu'il y en a très peu aujourd'hui. Hormis à Paris, il y a peu de chance qu'il y en ait demain. Il restera donc un fort rabattement en voiture qui sera pénalisé par la congestion et cette pénalisation ira croissant.

**Serge RODRIGUES** – On ne voit pas sa réalisation à une échéance visible, mais sur le SCOT Ouest et le SCOT de la CASA, il a toujours été indiqué le principe d'une liaison Sophia – Mouans-Sartoux par TCSP.

**Julien CHASSAGNE** – On l'avait insérée dans notre analyse prospective, mais elle présente le même problème au niveau de la chaîne modale. La personne prend son bus pour aller de Sophia-Antipolis à Mouans-Sartoux, ensuite, elle prend un TER, puis un TGV. C'est souvent moins compétitif que le mode voiture. En général, les gens prennent donc leur voiture.

**Serge RODRIGUES** – Vous ne connaissez pas la nature du TCSP. Elle n'a pas été définie, mais on parlait d'un tram/train à une époque. Ce n'était pas du bus.

**Julien CHASSAGNE** – Quels sont les inconvénients de la solution 1, Cannes centre ? Il y a le surcoût par rapport aux autres solutions que l'on a proposées, avec une ligne à grande vitesse attractive entre Nice et Paris, entre Nice et Marseille, etc. Ce surcoût sera essentiellement porté par les collectivités locales parce que le fait d'avoir une gare profite essentiellement au secteur. Ce n'est pas une solution qui est mise en place pour désengorger un nœud ferroviaire, comme on le voit sur Marseille. Dans ce cas, on dit que c'est un surcoût qui apporte peu de capacités contributives supplémentaires. Il ne va pas apporter beaucoup de voyageurs supplémentaires. On va le voir ensuite avec la solution à deux dessertes. Ce surcoût paraît énorme par rapport aux projets de transport en commun qui peuvent être mis en jeu sur le territoire. On parle d'un milliard et 500 millions d'euros correspondent au coût de la première ligne de tramway à Nice. Il y a des montants tels, qu'ils permettent de faire des projets urbains très ambitieux et très importants.

Le deuxième inconvénient tient à la difficulté d'accès de toutes les zones du moyen pays qui sont gênées par la congestion routière. Il y a d'abord les personnes qui ont besoin de se rabattre en voiture. Dans les enquêtes, on observe qu'il y a un nombre minimal de personnes qui se rabattent toujours en voiture parce qu'elles ont des enfants, des poussettes par exemple et qu'il est trop compliqué pour elles de faire des correspondances. Elles vont directement en voiture à la gare.

Par exemple, Marseille Saint-Charles – qui a la part de transport en commun la plus élevée en PACA et une part de rabattement à pied également très élevée – compte quand même 25 % de personnes qui se rabattent en voiture. C'est une gare qui est accessible en voiture depuis l'Ouest de Marseille, mais qui ne l'est pas du tout depuis l'Est. Il y a une très forte congestion sur Marseille, mais les gens continuent de se rabattre en voiture. Il y a toujours une certaine part des usagers qui ont besoin de se rabattre en voiture. Si on ne leur offre que des solutions très congestionnées, ce sont des personnes qui ne prendront plus le TGV.

**Rémi QUINTON** – Si la gare est à Cannes centre, elle peut être à Cannes centre ou à Cannes La Bocca. Dans le cas où elle est à Cannes La Bocca, on a un maillage immédiat sur la ligne classique. Les TGV peuvent donc desservir Antibes, Cagnes-sur-Mer très facilement et il y a aussitôt d'autres gares d'accès au TGV. Il ne faut pas compter que les gens qui vont prendre le train à Cannes La Bocca ; il y a aussi tous les gens qui vont prendre le train à Antibes et à Cagnes et qui n'auront pas besoin d'un TER ou d'un bus pour accéder à la gare TGV. Il y aura plusieurs gares TGV sur le territoire, sans que cela n'empêche qu'une ligne nouvelle aille vers Nice.

**Fabien PASTOUR** – Je pense qu'il faudrait éventuellement que l'on passe un peu de temps tous les deux, à la fin de la réunion, pour que je vous explique comment on regarde les réticulaires. On a passé beaucoup de temps la dernière fois à l'expliquer et je pense que votre question mériterait juste que l'on passe un peu de temps tous les deux, si cela ne vous dérange pas.

**Laurent PINON** – Je ne comprends pas le postulat de base qui consiste à dire qu'il serait difficile de rabattre les gens du moyen pays vers Cannes centre. Aujourd'hui, c'est ce qu'ils font. Il y a deux éléments du projet de territoire, dans le SCOT, au-delà de l'amélioration des dessertes TER, à savoir une amélioration des dessertes en bus et une ligne entre Grasse et Cannes. Je ne vois pas pourquoi ces gens ne pourraient pas accéder facilement à la gare de Cannes centre par un moyen de transport en commun. Ils auront encore plus la possibilité de le faire en 2023 parce qu'un projet de territoire est en train d'être dessiné. Il met l'accent sur des lignes de transport collectif fortes entre Grasse et Cannes. Au-delà de la question de la ligne TER, on souhaite valoriser et développer les lignes de bus gérées par le Conseil général. Ce sont autant de facteurs qui vont se centraliser sur Cannes centre. Autant de population aura accès à cette gare en transport collectif.

**Julien CHASSAGNE** – Le territoire est assez étendu. Il va donc être difficile de pouvoir rabattre tout le monde efficacement en transport en commun vers la gare. Comme on le voit aussi très bien à travers nos enquêtes, les gens se rabattent vers la gare avec des transports en commun qui sont très fréquents, de l'ordre de cinq à dix minutes. Au-delà, la part modale chute très fortement et les gens prennent leur voiture. Actuellement, à Cannes, la part modale de la voiture est à 60 ou à 70 %. C'est énorme. On retrouve ce pourcentage pratiquement sur toutes les gares de PACA, sauf à Marseille.

**Laurent PINON** – Dans le projet du SCOT, pour l'instant, on n'a pas établi la fréquence des lignes de bus entre Grasse et Cannes par exemple, mais il va y avoir une amélioration du service.

**Serge RODRIGUES** – Avec un TER tous les quarts d'heure entre Grasse et Cannes également, cela va améliorer la desserte de Cannes centre.

**Julien CHASSAGNE** – Les personnes qui sont à proximité des gares, notamment de la ligne Cannes-Grasse, auront un trajet qui sera compétitif et intéressant. C'est ce que l'on voit sur Valence-TGV. Les gens de Valence prennent le TER, ils vont à Valence-TGV, ils font le changement et ils prennent un TGV. C'est quelque chose qui fonctionne bien. Par contre, pour les personnes qui sont loin des gares, cela devient complexe. Ils doivent prendre leur voiture pour aller à la gare, pour prendre ensuite un TER et se rabattre vers la gare de Cannes centre.

**Laurence GONTARD** – Je vous remercie de demander la parole et d'intervenir quand on vous donne la parole.

**Serge RODRIGUES** – La carte que vous avez présentée tout à l'heure montrait qu'il y avait 95 000 habitants dans l'Ouest du moyen pays. Il y a 50 000 habitants à Grasse, 10 000 habitants à Mouans-Sartoux. Si on ajoute Pégomas et La Roquette qui sont proches des gares de Grasse et de Mouans-Sartoux, cela fait les trois-quarts de ces 95 000 habitants dont vous nous parliez qui sont proches d'une gare TER.

**Fabien PASTOUR** – C'est la commune qui fait cette taille. Les surfaces des communes sont plus ou moins importantes. Tous ne sont pas à côté de la gare. Prendre d'abord sa voiture, puis un TER pour aller prendre un TGV, à part à Paris, personne ne le fait. En PACA, soit les gens ont accès à un TER à pied et prennent le TER pour prendre un TGV, mais comme le disait Julien, la plupart des gens prennent leur voiture pour aller à la gare TGV. Ce n'est pas spécifique à la région PACA, tous les Français le font.

**Jacques MOLINARI** – Madame Cesari-Geiger qui n'est pas là aujourd'hui aurait pu vous redire ce qu'elle a dit la dernière fois. On s'inscrit dans un assez long terme et le déplacement en voiture pour aller prendre le train va être, un beau jour, remis en question majoritairement. Deuxièmement, la population à laquelle vous vous intéressez particulièrement est loin de représenter un poids relatif important dans les Alpes-Maritimes. Troisièmement, vous êtes arc-bouté sur le dogme des quatre heures Nice-Paris. Que pèsent quelques minutes gagnées sur Nice-Paris, pour autant qu'elles soient gagnées, en regard des temps d'accès, que ce soit en voiture ou en TER ? Il y a un manque de cohérence dans votre démarche. Je ne sais pas si vous le percevez ; en tout cas, moi, oui.

**Fabien PASTOUR** – C'est votre position, Monsieur Molinari. Nous allons finir notre présentation.

**Serge RODRIGUES** – Il y a une chose que vous avez dite la fois dernière, Monsieur Pastour et qui ne revient pas là. Vous avez dit, à un moment qu'aucun opérateur ou concessionnaire – je ne sais plus quel mot vous avez employé – ne prendrait le risque de construire cette ligne s'il n'y a pas de gare à l'Ouest des Alpes-Maritimes. Vous avez dit quelque chose de la sorte. J'aimerais que vous vous expliquiez davantage sur ce point. S'il y a ce présupposé, on comprend bien que vous nous expliquiez qu'il n'est pas possible de faire autrement.

**Fabien PASTOUR** – Petit rappel très rapide. Je vais vous faire un dessin, parce qu'apparemment, j'explique mieux avec un dessin qu'avec des mots. On a Cannes, on a Nice et on a la possibilité de les rejoindre actuellement par la ligne classique. Les financeurs nous ont demandé d'étudier un barreau de ligne nouvelle qui fait cette liaison et qui soit connecté à la ligne Cannes-Grasse, quelque part sur le territoire, pour créer cette infrastructure nouvelle que l'on appellerait « Ouest Alpes-Maritimes », pour faire simple.

La question de Monsieur Rodrigues reprend ce que j'avais expliqué la dernière fois. Que fera une entreprise ferroviaire qui veut envoyer un train depuis Nice pour aller à Paris ? Soit elle utilise la ligne nouvelle à grande vitesse, elle s'arrête à Ouest Alpes-Maritimes et elle complète son train avec des voyageurs qui sont pris ici. Soit elle affrète un Nice-Paris qui passe par Cannes, elle remplit son train à Cannes, elle utilise la ligne littorale et elle file vers Marseille, Paris.

**Jacques MOLINARI** – Mais non ! Ce n'est pas la bonne alternative. (*Il se lève*).

**Fabien PASTOUR** – Monsieur Molinari, je finis mon explication et vous viendrez expliquer après, si vous voulez. Monsieur Molinari, s'il vous plaît, laissez-moi finir. Je réponds à Monsieur Rodrigues. La question de Monsieur Rodrigues est la suivante : que se passe-t-il si on ne fait pas Ouest Alpes-Maritimes ? Si on ne fait pas Ouest Alpes-Maritimes, il y aura des trains Nice-Paris directs. Il y en aura un certain nombre dans la journée certes, mais ce ne seront pas les trains majoritaires parce qu'il y a beaucoup de gens à aller récupérer dans cette zone. L'entreprise ferroviaire nous a expliqué, parce qu'on travaille avec la SNCF dans nos instances techniques, qu'elle allait demander à RFF un sillon qui fera du Nice-Cannes passant par la ligne classique, pour aller récupérer du monde à Cannes et sur toute la côte jusqu'à Saint-Raphaël et pour partir ensuite vers Paris. Les trains qui utiliseront la ligne directe jusqu'à l'Est-Var seront donc

minoritaires, voire nuls parce qu'il y aura peu d'intérêt pour les entreprises ferroviaires d'envoyer des trains non remplis ou quelques trains pleins dans la journée en utilisant un sillon qui sera plus cher parce que ce sera une ligne rapide.

Quelle est la finançabilité des projets RFF ? Comment RFF travaille ? Dans la loi qui a créé RFF, l'article 4 dit que RFF ne peut investir dans un projet que dans la mesure où ce projet se rembourse par les circulations qu'il induit. Si on construit une ligne nouvelle, elle doit être rentable par le nombre de circulations qu'elle procure, ce qui rapporte de l'argent à RFF et ce qui permet de rembourser l'emprunt qui a permis à RFF d'investir. Si on n'a pas cette gare, il n'y a aucun train qui circule ou très peu, la ligne n'est plus rentable et RFF n'aura pas l'autorisation de l'Etat d'investir sur cette ligne. Du coup, s'il n'y a pas la gare Ouest Alpes-Maritimes, il n'y a pas cette ligne. C'est la question de Monsieur Rodrigues, Monsieur Molinari.

Si on fait la solution qu'a proposée Monsieur Molinari, on rajoute, au financement du projet, plus d'un milliard d'euros, lié au surcoût du tunnel en amont de Cannes, du souterrain à Cannes, avant de filer vers l'Est-Var. On rajoute entre 1 et 1,2 milliard. Le surcoût seul est de 1,7 milliard, mais si on enlève le coût de la gare qu'on ne fait pas, le surcoût de ce scénario est environ de 1,2 ou 1,5 milliard.

**Jacques MOLINARI** – Vous l'affirmez, mais vous ne le démontrez pas.

**Laurence GONTARD** – Je vous propose que la prochaine fois, on présente la fiche de calcul des coûts de ce scénario.

**Fabien PASTOUR** – Je vous la donnerai ou je pourrai vous la transmettre par mail. Lors du comité de pilotage de juillet, les financeurs ont écarté tous les scénarios qui passaient par Cannes centre souterrain ou Cannes La Bocca, pour deux raisons. D'une part, il y a un surcoût financier trop important qui risque de tuer le projet et de faire qu'il n'ait pas de LGV PACA. D'autre part, la desserte de Cannes est possible soit par une bifurcation qui est proposée, soit par la ligne classique. Les financeurs ont dit que l'enjeu de Cannes pouvait être traité par des trains sur la ligne classique ou par cette bifurcation, avec des aménagements divers possibles, pour avoir plus de TGV en heures creuses et ils nous ont demandé de travailler sur ce scénario.

**Eugène CAUVIN** – Dans les neuf scénarios préalables au choix des quatre, cette solution de raccordement sur la gare de Cannes était prévue.

**Fabien PASTOUR** – Le scénario de Cannes souterrain est le scénario A, dans les neuf fiches que vous avez au départ et vous avez les coûts.

**Eugène CAUVIN** – Cette solution a donc été éliminée.

**Fabien PASTOUR** – Cette solution a été éliminée parce qu'elle représente un surcoût tellement important – 10 % du coût du projet – qu'elle faisait tomber le projet. Il n'y a plus d'intérêt à faire le projet.

**Jacques MOLINARI** – Je lance un appel aux collectivités présentes autour de cette table pour faire ce qu'ont fait les Marseillais, c'est-à-dire demander une contre-expertise. C'est la contre-expertise des Marseillais qui a pesé énormément sur le choix du tracé des métropoles.

**Fabien PASTOUR** – Monsieur Molinari, vous avez dit la même chose la dernière fois et je vais vous redire la même chose que mon patron. C'est faux. Une contre-expertise a été faite et elle n'a montré aucune différence avec ce qui avait été étudié par RFF. Monsieur Cherrier qui était là la dernière fois et qui est le chef de mission de la LGV PACA, a rappelé à Monsieur Molinari que ce qu'il disait n'était pas exact.

**Jacques MOLINARI** – Là voilà : une contre-expertise marseillaise.

**Fabien PASTOUR** – Je ne dis pas qu'elle n'existe pas, je dis simplement que ses conclusions vont dans le même sens que les nôtres.

**Laurence GONTARD** – Maintenant, si les collectivités du territoire demandent une contre-expertise, on l'entend. Il faudra en prendre acte et le proposer au comité territorial.

**Eugène CAUVIN** – J'ai appris par *Nice Matin* qu'actuellement, une rénovation se faisait à la gare de Cannes. Ce n'est pas une petite rénovation. Ils refont les bâtiments. Ce sont des affaires qui se traitent sur un délai de trente ou quarante ans. Quand on fait une rénovation, on ne la fait pas pour dix ans. Si par hasard, la position au centre de Cannes était adoptée, je ne crois pas que ce serait une gare en souterrain. Quand on fait des travaux en souterrain, il faut avoir tous les moyens, une partie du moins. C'est quand même un peu gros.

**Fabien PASTOUR** – Le projet qui est en cours sur le pôle d'échange actuel de Cannes – Monsieur Marie pourra confirmer mes dires s'il le faut – est un projet qui inclut trois parties. Il y a la partie ferroviaire de RFF sur les quais. On doit améliorer l'accessibilité des quais. Des travaux sont prévus en ce sens. Il y a des gros travaux qui sont prévus dans la partie SNCF, à savoir tout ce qui est bâtiment voyageur et accueil du voyageur en dehors des trains. Le parvis doit être également aménagé. Ce projet est en cours et il est à un horizon beaucoup plus court. Il doit être fait pour 2015. C'est un projet qui est fait pour les trains de tous les jours, les trains Corail et autres qui circulent aujourd'hui.

La LGV arrive en 2023 et aucun scénario ne prévoit de gare à Cannes en souterrain. En théorie, comme il n'y a pas de scénario qui prévoit de passer par Cannes souterrain, il n'y a pas de fausse manœuvre. Il y aura toujours des trains à la gare de Cannes existante à l'avenir. Il est certain que si le scénario avec Cannes souterrain sort, il faudra se reposer la question, mais les financeurs l'ont écarté parce que ce n'était pas finançable.

**Eugène CAUVIN** – Nous ne sommes pas au Japon, mais si vous faites une gare en souterrain, se pose quand même une question de fragilité d'un point de vue géologique parce que nous sommes en bord de mer.

**Fabien PASTOUR** – Etre en souterrain est très favorable par rapport aux séismes. Il vaut mieux être en souterrain qu'en surface ou en élévation. Quel que soit l'endroit, tous les passages en tunnel sont plutôt favorables quand il y a des problèmes de séisme. Ensuite, il y a la question des inondations. Quand on conçoit une structure enterrée, les moyens d'accès sont au-dessus des niveaux maximums d'eau qui pourraient arriver. Cela veut dire que parfois, il faut monter pour descendre.

**Laurence GONTARD** – On continue la présentation.

**Julien CHASSAGNE** – Vous voyez la modélisation de la congestion sur le réseau routier. Elle ne vous apprendra pas grand-chose. On voit juste que toute la route le long de la mer est très saturée. L'axe qui rejoint Cannes centre à l'A8 est aussi saturé. On ne prend pas en compte la situation en été qui est encore pire, ni la situation en 2023. La gare Centre Cannes La Bocca sera un peu coupée du moyen pays pour le rabattement en voiture.

La carte suivante vous montre la zone de chalandise de Cannes, avec les temps de rabattement, en heure de pointe, aujourd'hui.

Quels sont les avantages d'avoir une gare dans le moyen pays et une desserte de Cannes en parallèle ? Cela permet d'avoir une meilleure desserte du territoire, ce qui est assez logique puisqu'il y a deux points d'entrée sur le réseau TGV. Cela permet aussi une bonne accessibilité en TER depuis les gares de l'axe Cannes-Grasse. Grasse sera plus proche de la gare TGV que si elle était à Cannes centre. Par contre, on a une moins bonne accessibilité depuis Antibes. Le temps de trajet est plus long. Cela permet également une bonne desserte du moyen pays, notamment depuis Sophia-Antipolis. Si un transport en site propre se met en place, j'imagine que si une gare est envisagée dans ce secteur, l'objectif sera de desservir la gare et d'avoir un TCSP qui dessert la gare. Si ce n'est pas un TCSP, ce pourra être une navette, comme il y a par exemple à Aix-TGV ou à Avignon-TGV. Comme les temps en voiture ne seront pas très élevés, ce

seront des choses qui seront assez compétitives. Enfin, il y a une bonne desserte du moyen pays parce qu'on est au centre de cette zone de développement.

Si on essaie de se projeter en termes d'accessibilité voiture, on voit que la gare Ouest Alpes-Maritimes a une zone de chalandise assez importante. 260 000 personnes sont à moins de 30 minutes en voiture de la gare Ouest Alpes-Maritimes et se rabattront vers cette dernière. Elles ne se rabattront pas vers Nice Aéroport ni vers Cannes centre, mais vers Ouest Alpes-Maritimes. Cannes a sa zone de chalandise le long du littoral. En plus, la desserte en transport en commun n'est pas prise en compte. On voit bien qu'avec la desserte TER, Antibes sera inclus dans la zone de chalandise de Cannes.

On a donc un duo de gares qui fonctionne assez bien. A Cannes, il y a moins de personnes dans la zone de chalandise, mais il faut bien voir qu'à Cannes, la population génère certes beaucoup de déplacements, mais surtout les touristes, les congressistes. Il y a énormément de gens qui viennent de l'extérieur à Cannes. C'est pour cela qu'il est important d'avoir ce duo de gares. Ce ne sera pas une gare TGV avec peu de voyageurs. On aura vraiment deux gares avec un potentiel d'attraction important.

**Serge RODRIGUES** – Vous mettez Le Cannet dans la zone de chalandise de Ouest Alpes-Maritimes et non pas de Cannes, ce qui est surprenant.

**Julien CHASSAGNE** – En heure de pointe, c'est ce que nous dit le modèle. Je ne dis pas que le modèle est parfait. Sur la modalisation de temps de congestion, on a une certaine incertitude parce que le temps de congestion en lui-même est incertain. Un jour, vous mettez une heure pour aller travailler et le lendemain, vous allez mettre deux heures. C'est assez difficile à mesurer. La frontière bouge peut-être un peu, mais l'essentiel est de voir que la zone de chalandise est importante dans l'ensemble du moyen pays grâce au Nord de Grasse qui se rabattra vers Ouest Alpes-Maritimes. C'est donc une gare qui a une réelle pertinence commerciale. Puis, il y a une zone de chalandise sur le littoral, avec la ville de Cannes qui est très attractive en matière de déplacements pour des motifs touristiques et de loisirs et avec une gare qui aura aussi sa pertinence commerciale.

**René DESRIAUX** – La zone de chalandise est-elle calculée sur un déplacement en voiture ?

**Julien CHASSAGNE** – Un déplacement voiture en heure de pointe.

**René DESRIAUX** – On ne parle donc pas des transports en commun ni de leur développement.

**Julien CHASSAGNE** – Là, on parle de la voiture. Le problème des transports en commun futurs, c'est qu'ils sont assez difficiles à imaginer. En général, c'est quelque chose qui est assez plastique et que l'on peut adapter. Créer une desserte en transport en commun est moins compliqué que de créer une gare souterraine.

**Serge RODRIGUES** – En heure de pointe, au Cannet, il faut trente minutes pour monter l'avenue du Campon qui rejoint l'échangeur de Mougins, en partant de la Mairie du Cannet. Il est plus rapide de descendre à la gare de Cannes que de monter l'avenue du Campon.

**Jacques MOLINARI** – Une chose vous échappe, vous faites valoir l'intérêt d'avoir une gare Ouest et une gare à Cannes, mais la gare de Cannes, telle que vous la concevez, est très peu fonctionnelle puisqu'elle va être desservie essentiellement par la ligne littorale, la ligne historique qui doit assumer tous les trafics, les trafics TER et, comme je le disais tout à l'heure, les trafics fret si la ligne nouvelle n'est pas mixte. Autrement dit, on ne voit vraiment pas comment vous pouvez faire état d'une valorisation du territoire automobile par ces deux gares. En ce qui concerne le terme « automobile », vous me pardonnerez, mais c'est un peu archaïque en matière de transport et de déplacement.

**Julien CHASSAGNE** – Il y a eu beaucoup d'attaques par rapport à cette carte des rabattements en voiture. Je suis d'accord que l'on aimerait tous que tout le monde se rabatte en transport en

commun, mais il faut aussi voir que des territoires qui sont très étendus, avec des densités de population qui ne sont pas concentrées sur un pôle urbain, sont très difficiles à desservir en transport en commun. C'est le premier point. On aura donc toujours du rabattement en VP.

Deuxièmement, comme je vous le disais tout à l'heure, il y a des gens qui ont besoin de se rabattre en voiture. Quand vous avez deux enfants avec deux poussettes ou des bagages, il est très difficile de prendre les transports en commun. Même à Marseille où vous avez tout pour prendre les transports en commun, il y a 40 % de gens qui se rabattent en voiture.

Dernier point concernant l'utilisation de la voiture dans le futur. C'est une question que l'on se pose depuis longtemps. Je travaillais en bureau d'études auparavant, je faisais des études sur route, etc. On se pose toujours la question de la fin du modèle. Est-ce qu'à un moment, il n'y aura plus de voiture ? On remarque qu'il y a un tel besoin de ce mode de déplacement qu'on n'a pas vraiment trouvé d'autres alternatives aujourd'hui. Sur 25 ans, la consommation moyenne des voitures a baissé de 40 %. Le prix du pétrole double, mais la consommation baisse, ce qui fait un système de vases communicants.

Là, on parle de rabattement en voiture vers les gares. On va supposer que le prix du pétrole double. Dans ce cas, vous allez limiter vos déplacements de loisirs pour aller au cinéma ou jouer au tennis, vous allez essayer de maintenir vos déplacements pour aller travailler en voiture. C'est vraiment ce que l'on observe. C'est notamment ce qui a été observé dans des pays africains, lorsqu'il y a eu des gros pics du prix du pétrole, il y a deux ou trois ans. Ce rabattement vers les gares est le dernier déplacement que vous allez enlever parce que se déplacer en TGV est un déplacement important. Vous vous rabattez en voiture et vous prenez ensuite votre TGV. Il n'y a pas d'offre de transport en commun pertinente en concurrence.

Ces éléments sont vraiment importants. Je vous donne un dernier chiffre sur la compétitivité. Il paraît absurde aujourd'hui de faire Nice-Monaco en voiture. Vous pouvez mettre une heure et demie, alors qu'en train, vous mettrez beaucoup moins. Pourtant, la part modale du train est de 20 à 25 %. Il y a toujours des gens qui se déplacent en voiture et il y aura toujours des gens qui se déplaceront en voiture. Demain, il y aura la voiture électrique. On ne peut pas baser nos analyses en disant que demain, il n'y aura plus de voiture et qu'on se rabattra tous sur les transports en commun.

**Jacques MOLINARI** – Est-ce que vous travaillez pour le lobby autoroutier ou pour RFF ?

**Julien CHASSAGNE** – Non, je travaille pour RFF.

**Fabien PASTOUR** – Ne réponds pas, on a l'habitude avec Monsieur Molinari.

**Laurent PINON** – J'avais juste une remarque concernant les éléments que vous prenez en compte. Ce sont les chiffres de population de 2010.

**Fabien PASTOUR** – Exactement.

**Laurent PINON** – Vous faites des prospectives sur une gare à 2023. Du coup, il y aura de la population en plus qui est définie dans le projet de territoire du SCOT. On sait qu'on accueillera 50 000 habitants supplémentaires. Il serait bien de les intégrer à un moment donné. Vous faites des analyses à partir des données d'aujourd'hui, sans prendre en compte la population supplémentaire et sans prendre en compte un réseau de transport qui existe et qui va se structurer sur tout le territoire.

**Julien CHASSAGNE** – On voit aujourd'hui que les évolutions de populations sont très fortes sur le moyen pays. Les SCOT ont tendance à dire qu'il faut produire plus de logements sur le littoral et limiter la croissance du moyen pays. Il est assez difficile pour nous de prendre des hypothèses. A partir du moment où on sortira des chiffres, on va nous dire que c'est n'importe quoi. En partant de 2010, on part de la base, de l'existant, de ce que l'on observe et on peut commencer à réfléchir dessus.

**Laurent PINON** – Vous n'avez pas lu le projet du SCOT parce qu'il ne dit pas qu'il va y avoir une croissance de la population sur le littoral. Il dit clairement que les 50 000 habitants supplémentaires vont être accueillis principalement sur le moyen pays. Cela dépendra des ajustements en fonction de ce que le littoral sera en mesure d'absorber, mais ce n'est pas du tout ce que dit le projet du SCOT.

**Julien CHASSAGNE** – On avait fait une réunion avec le SCOT CASA et quand on avait présenté les chiffres, on nous avait dit qu'on était trop ambitieux sur le moyen pays.

**Laurent PINON** – Le SCOT CASA a peut-être des perspectives différentes, mais le SCOT Ouest estime que ces 50 000 habitants seront essentiellement accueillis sur le moyen pays.

**Julien CHASSAGNE** – Cela va donc un peu dans ce sens : cela va augmenter l'attractivité.

**Laurent PINON** – Cela va augmenter l'attractivité, mais il y a un gros projet d'aménagement qui est d'amener la population à proximité des transports collectifs structurants. Je ne vais pas revenir sur les lignes de bus. Ce projet propose un autre système de se déplacer sur le territoire. Dans le cadre des prospectives de RFF, il serait bien de prendre cela en compte et de le mettre dans les moulinettes du modèle.

**Julien CHASSAGNE** – Il est certain que ce sera mis dans les moulinettes du modèle. C'est déjà en cours, mais dans le cadre de ces groupes de travail, je préférerais présenter la situation actuelle, pour ne pas que les hypothèses prises soient trop sujettes à contestation.

**Laurent PINON** – Il ne faut pas prendre l'actuel pour demain.

**Julien CHASSAGNE** – Partir de l'actuel donne déjà une bonne représentativité de l'attractivité des deux gares et du potentiel de ces deux zones de chalandise. Même si je suis d'accord que cela va être amené à évoluer, cela permet de bien voir la ligne de démarcation et la manière dont marche le système.

**Philippe MARIE** – Lorsque l'on regarde les chiffres des zones de chalandise, on voit que sur des périmètres très différents, c'est-à-dire contraints pour le territoire de Cannes et élargis pour l'Ouest des Alpes-Maritimes, sur la distance en 15 minutes, les chiffres de populations et d'emplois sont comparables. Lorsqu'on est à 30 minutes, on voit que l'on passe du simple au double. Cela révèle des territoires qui sont, en disponibilité d'emplois et de populations, très différemment équipés, qualifiés et caractérisés. En revanche, nous savons que sur le périmètre de Cannes, cette densité fait qu'un réseau de BHNS peut économiquement vivre et desservir les gares qui équiperont le territoire.

**Serge RODRIGUES** – Je voudrais revenir sur ce que vous avez exposé tout à l'heure. Vous avez expliqué qu'une zone de chalandise de 500 000 habitants qui est celle de Nice Aéroport n'est pas capable de remplir un TGV. Un TGV n'est pas rentable avec une zone de chalandise de 500 000 habitants.

**Fabien PASTOUR** – Non pas un, mais les TGV à remplir. Il y a plusieurs types de desserte et chaque type de desserte correspond à une zone de population visée. Je pense que la SNCF, qui viendra la prochaine fois, vous l'expliquera mieux que moi. Un certain nombre de trains peuvent être directs, remplis à Nice ville et à Nice Aéroport puisque les trains s'arrêteront dans les deux gares et ils pourront ensuite filer vers l'Ouest. Il n'y a pas de problème, il y en aura certains, mais il n'y en aura pas suffisamment. Il faudra aussi des trains qui passeront par la zone cannoise pour prendre des gens.

**Serge RODRIGUES** – Tout tronçon de ligne nouvelle construit en France a donc une zone de chalandise beaucoup plus importante que 500 000 habitants. C'est ce que vous évoquez et c'est assez étonnant.

**Julien CHASSAGNE** – C'est assez similaire à Marseille, Aix et Avignon TGV. Si on mettait Marseille seule, il y aurait deux fois moins de TGV. Cela permet de mettre des TGV Marseille-Aix-

Avignon qui sont pleins. L'ensemble du système est économiquement très intéressant. La ligne Paris-Sud/Est est la deuxième ligne la plus rentable de France.

**Serge RODRIGUES** – On pourrait dire la même chose pour Nice-Toulon. Si le train n'est pas tout à fait plein à Nice, il finit de se remplir à Toulon.

**Fabien PASTOUR** – Le problème, c'est qu'il y a un certain nombre de kilomètres parcourus avec peu de gens à bord qui ne rendront pas le train rentable pour l'entreprise ferroviaire.

**Serge RODRIGUES** – On peut s'interroger.

**Fabien PASTOUR** – Oui, il y a des questions à se poser.

**Serge RODRIGUES** – 70 800 habitants pour la zone de Cannes, ce n'est même pas le nombre d'habitants de la ville de Cannes aujourd'hui. Si je ne me trompe pas, Cannes compte plus de 70 800 habitants.

**Julien CHASSAGNE** – Ce sont les gens qui sont à quinze minutes de la gare.

**Serge RODRIGUES** – Il me semble que la ville de Cannes n'est pas si étendue que cela.

**Philippe MARIE** – Cannes est une ville de 70 000 habitants recensement INSEE, mais sur la période du festival du film et sur les mois d'été, c'est une collectivité qui enlève un tonnage d'ordures ménagères qui correspond à une ville de 210 000 habitants.

**Serge RODRIGUES** – Ces gens-là peuvent prendre le train. Ils ne produisent pas seulement des ordures ménagères, ils peuvent aussi voyager.

**Philippe MARIE** – C'est également la traduction d'une consommation.

**Julien CHASSAGNE** – Quels sont les inconvénients de ce doublé de gare ? D'abord, au niveau de la gare Ouest Alpes-Maritimes, le tissu urbain est moins dense que sur Cannes et la part de rabattement à pied sera donc plus faible. Deuxièmement, le quartier de gare, au niveau d'Ouest Alpes-Maritimes, sera plus difficile à structurer. A Cannes La Bocca, on est en plein centre-ville et le quartier va donc apparaître naturellement. Sur Ouest Alpes-Maritimes, on peut faire un rapprochement avec Aix-TGV ou Avignon-TGV. Ce sont des quartiers de gare qui se construisent petit à petit et qui sont de plus faible envergure. Il faut une forte volonté politique pour les pousser en avant. C'est un peu ce qui a coincé sur Aix-TGV. Ils sont en train d'essayer de rattraper le retard. De même, sur Avignon, c'est en train de partir.

Vous avez ensuite une synthèse. On voit que depuis Cannes, on aura un rabattement piéton et en BHNS. Normalement, depuis Cannes, dans les deux cas, le rabattement VP sera assez faible.

Depuis Antibes, dans le premier cas, le TER est très attractif. En 8 minutes, on sera à la gare de Cannes centre. Dans le deuxième cas, on a un temps de TER légèrement inférieur à 30 minutes. Par contre, dans les deux cas, depuis Antibes, l'accès en VP ne sera pas favorisé puisque le temps de trajet sera assez important et quasiment équivalent.

Depuis Grasse, on a un temps de trajet en TER plus faible dans le cas d'un doublé de gare Ouest Alpes-Maritimes et Cannes centre.

Depuis Sophia-Antipolis et le moyen pays, on aura un meilleur accès à la gare Ouest Alpes-Maritimes, avec éventuellement des projets de transport en commun qui permettront de faire basculer les gens de la voiture vers les transports en commun sur Sophia-Antipolis/gare Ouest Alpes-Maritimes.

**Laurence GONTARD** – Avez-vous d'autres questions que celles posées au cours de l'exposé ?

**Jacques MOLINARI** – C'est le fret qui vous préoccupe, mais au fret, RFF y a pensé. J'ai apporté la présentation que RFF a faite vendredi au groupe thématique « Fret/logistique » dont nous avons sollicité la création. J'ai la clé ici. J'aimerais que vous projetiez uniquement la planche 22.

**Julien CHASSAGNE** – Je voulais juste dire une chose par rapport au fret. On étudie la question du maillage par rapport au fret.

**Jacques MOLINARI** – RFF a sorti ceci de son chapeau. Je vous avoue que depuis que nous nous impliquons dans la réflexion sur la ligne future que j'appelle ligne nouvelle et non pas ligne à grande vitesse, il y a cela. Voilà la solution que l'on propose au département des Alpes-Maritimes pour le desservir en fret, pour approvisionner l'ensemble des Alpes-Maritimes : Cannes-Marchandises. Les Cannois connaissaient-ils ce projet ?

Ce qui est intéressant, c'est que RFF confie le sort de tout le reste des Alpes-Maritimes à une desserte par route *via* sans doute l'autoroute, sur un tronçon qui est particulièrement chargé.

**Laurence GONTARD** – Je propose que Monsieur Chassagne représente le contexte.

**Jacques MOLINARI** – Ceci va de pair avec l'annonce récente du déplacement du Marché d'Intérêt National de Nice. On se dit que si toutes les plateformes ferroviaires sont désarmées, il ne reste plus, pour desservir un million d'habitants, que ce que propose RFF à Cannes-Marchandises, avec report sur la route de tous les flux d'approvisionnement, et de Nice et de la future plaine du Var qui s'appelle Eco Vallée.

**Julien CHASSAGNE** – Pour clarifier, il y a un groupe de travail « Fret et logistique » qui aborde toutes ces questions. Dans ce groupe de travail, il faudra notamment que l'on se pose la question de l'intérêt du maillage pour le fret. Cannes La Bocca permet un maillage fret. L'idée de cette présentation était de voir quel est le potentiel en nombre de trains, sur la ligne existante, à l'horizon 2023. On essaye de voir tous les projets qui peuvent se faire en PACA. Ce sont des études sur le fret marchandises, ce sont des hypothèses. L'objectif était de voir combien de tonnes cela va générer et donc combien de trains cela va générer. Est-il intéressant de faire une ligne mixte ou pas ?

Aujourd'hui, on a six trains qui traversent la région PACA, de Marseille à Vintimille. On est d'accord qu'on ne peut pas se satisfaire de cette solution. Il faut savoir combien de camions peut-on faire basculer sur le train. C'était dans ce cadre que l'on essayait de voir tous les générateurs qui pouvaient se créer. Ensuite, il y a une question de politique publique, à savoir : que fait-on du site de Cannes-Marchandises ? La question n'est absolument pas de prendre position là-dessus. La question était de savoir quels sont les générateurs, combien de tonnes ils peuvent générer et quelles solutions techniques peuvent émerger en PACA.

**Laurence GONTARD** – J'ai noté qu'au prochain groupe, on pourrait faire un point sur le fret, si vous le souhaitez, mais ce n'est pas l'objet de ce groupe et il ne faut pas tout mélanger.

**Jacques MOLINARI** – En revenant aux voyageurs, vous parlez toujours de la desserte de Cannes, orientée vers l'Ouest. Il faut aussi songer que Cannes est un pôle d'attractivité qui concerne l'Est. Se rendre de Nice à Cannes commodément, en shuntant le trafic du littoral sur la ligne historique, représente un certain intérêt. Il faut cesser d'être obnubilé par les liaisons Nice-Paris et Cannes-Paris parce que pour la SNCF – c'est la raison pour laquelle j'ai demandé, lors de la dernière séance, la venue d'un représentant de la SNCF – les trafics à moyen terme se répartissent de la manière suivante : un tiers sur Paris, un tiers sur le reste de la France et un tiers sur l'Arc méditerranéen. Je crois qu'il faut que nous assumions toute cette réflexion. Nous sommes obnubilés par le temps de transit. Si vous le permettez, je reviendrai là-dessus en fin de séance.

**Fabien PASTOUR** – Comme l'a dit Julien, l'intérêt de ce groupe était de voir quels besoins pouvait-on projeter à terme, pour voir s'il était rentable de faire un aménagement si spécifique.

Ce que dit Monsieur Molinari est intéressant, mais je vous rassure, personnellement, ce qui m'intéresse vraiment, c'est le TER. Clairement, on n'est pas obnubilé par Paris. Dans les chiffres et dans les plaquettes, vous pourrez voir qu'on parle de liaisons entre toutes les villes desservies par le TGV et entre d'autres villes, qu'elles soient françaises ou européennes. La répartition des différentes circulations n'est pas exactement d'un tiers, un tiers, un tiers. Elle a été vue dans les

réticulaires qui ont été co-construits avec nos amis de la SNCF, la seule entreprise ferroviaire qui existe à ce jour et qui nous a aidés à construire, avec la Région PACA et tous les financeurs, ce qui est devenu le schéma de desserte à l'horizon de 2023 et celui à l'horizon de 2040.

## 2.4 ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

**Fabien PASTOUR** – Deux contributions nous ont été livrées. Je parle ici de celle du GIR MARALPIN parce que je savais que Monsieur Molinari serait là et je voulais le mentionner devant lui. Le GIR MARALPIN nous a remis une contribution qui est en fait un mémorandum sur les enjeux de la LGV PACA et les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire. Ce document fait une dizaine de pages. Si vous le souhaitez, je vous le transmettrai, je le mettrai en accès pour tous les membres du groupe de travail.

Le GIR a fait beaucoup de choses sur la LGV PACA. C'est un point de synthèse qu'il a souhaité transmettre aux services de l'Etat, lors du comité territorial Alpes-Maritimes. Il n'y a aucun souci pour que je vous le transmette. Je peux le mettre à disposition. Il comporte des choses intéressantes. Vous revenez d'ailleurs sur les études complémentaires et sur le secrétariat général, sur des étapes intéressantes du projet et sur l'avancée du projet.

Il y a aussi une contribution du Comité Cannes-Grasse, que je vous remettrai, sur une proposition d'itinéraire. Nous l'avons là, nous vous la distribuons. Monsieur Isnard l'a fait suivre au nom du Comité Cannes-Grasse. C'est une proposition d'itinéraire, un scénario dans lequel on passerait près du lac de Saint-Cassien, dans l'ancienne gare de Tanneron, en aérien au-dessus de la Siagne, par un tunnel jusqu'à la gare actuelle de Grasse, la vallée du Loup, la plaine du Var et on arriverait à Nice Saint-Isidore, avec une desserte de Cannes via la ligne Cannes-Grasse. Cette contribution nous a été transmise assez récemment, on n'a pas pu l'analyser complètement et on va proposer tout de suite des réponses. On transmettra ces éléments aux différents groupes de travail, ainsi qu'au Comité Cannes-Grasse, sur ce scénario.

Si vous avez des contributions à faire au groupe de travail, je suis là pour les recevoir et je les transmettrai à tous les groupes. C'est le principe que l'on a décidé. Elles seront communiquées aussi au comité territorial.

## 2.5 INFORMATION SUR LES CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES POUR DESSERVIR CANNES A L'OCCASION DE SES MANIFESTATIONS IMPORTANTES

**Fabien PASTOUR** – On avait une autre question à l'ordre du jour, sur les dessertes exceptionnelles pour desservir Cannes, à l'occasion de ses manifestations importantes. Le terme « exceptionnel » nous dérange parce que ce n'est pas vraiment exceptionnel. Ce sont les circulations que l'on pourrait faire en dehors de l'heure de pointe. On a imaginé un système ferroviaire performant, à l'échelle de 2023 et de 2040, basé sur une heure de pointe. Dès lors que l'on sort de cette heure, on a d'autres possibilités de travailler et d'aménager nos circulations de manière différente. En dehors de l'heure de pointe, on a beaucoup moins de besoins de TER et on a la possibilité de mettre des trains en plus, des trains différents, des trains à grande vitesse éventuellement, des trains Corail, des trains de marchandises.

Du point de vue technique, quel que soit le scénario, le scénario 1, 2, 3, 4 ou un autre, il y a toujours la possibilité de débrancher des TGV depuis l'Est-Var pour aller jusqu'à Cannes ou en passant par la bifurcation. La seule contrainte ne sera pas sur la ligne nouvelle parce qu'on va la concevoir de manière tellement capacitaire qu'elle ne restreindra pas le nombre de trains, mais elle sera plutôt sur l'axe Paris-Marseille. En dehors des heures de pointe, on pourra très nettement

augmenter la desserte en grande vitesse de Cannes, surtout si ces trains sont prolongés ensuite et n'encombrent pas la gare de Cannes. On pourra en mettre beaucoup plus par heure.

Je n'ai pas le nombre exact de trains par heure. Monsieur De Molliens qui pilote les études d'exploitation chez nous m'a dit qu'on pouvait aller jusqu'à quatre TGV par heure, sur Cannes, en dehors des heures de pointe. Je ne sais pas combien il y a d'heures de pointe par jour ici, peut-être trois ou quatre heures par jour. Mettre quatre TGV par heure le reste de la journée, en dehors de la nuit où je pense que ce ne sera pas très utile, je pense que cela peut faire une desserte grande vitesse, en passant par la ligne classique, ce qui fait une différence de 20 à 25 minutes. C'est intéressant pour des gens qui vont à Cannes. Du point de vue de l'exploitation, Monsieur Olivier Picq qui viendra le 7 novembre, nous confirmera la faisabilité et l'intérêt de ce genre de chose.

Comme le disait Monsieur Philippe Marie, Cannes est une ville de congrès, de grands événements. Il y a 300 jours par an où des gens viennent à Cannes pour un événement, une manifestation, le festival et plein d'autres choses. Il y a trois grands types de population qui vont sur Cannes : les gens qui prennent les trains quotidiens, qui vont travailler, qui rentrent et qui sortent de Cannes, des voyageurs qui font des voyages en France et une catégorie de voyageurs internationaux qui vont utiliser soit des liaisons aéroportuaires via Nice et qui vont à Cannes, soit éventuellement des liaisons rapides. Il y a donc un grand intérêt à avoir des liaisons grande vitesse sur Cannes en journée, pour accéder à ces manifestations et non pas forcément en heure de pointe. Le dimensionnement du sillon ferroviaire est compatible avec un besoin de dessertes de Cannes en dehors de l'heure de pointe. Monsieur Picq nous expliquera le point de vue de l'entreprise ferroviaire le 7 novembre.

**Laurence GONTARD** – Pas de questions ?

**Fabien PASTOUR** – On va parler des scénarios

**Laurence GONTARD** – On va revenir aux scénarios et on va vous demander aujourd'hui de vous positionner par rapport à ce que l'on vous a présenté, de nous dire quelles sont vos préférences. On va essayer de trouver, dans le groupe, des points d'accord, tant sur la partie qui nous intéresse, le secteur Ouest des Alpes-Maritimes, que sur l'ensemble du trajet. On commence par Monsieur.

### **3 POURSUITE DES DISCUSSIONS SUR LES SCENARIOS**

**René LABRIC** – Les Amis du Rail ont décidé que c'était le scénario 2.

**Laurence GONTARD** – Est-ce que vous développez ?

**René LABRIC** – Non parce que j'ai été amené à venir ici au pied levé et je n'ai rien préparé.

**Serge RODRIGUES** – Vous connaissez notre position. A minima, c'est le scénario 4 qui peut faire l'objet de discussions, même s'il ne nous satisfait pas totalement puisqu'on voudrait une desserte directe de Cannes par la LGV.

**Pierre DESRIAUX** – Au niveau du GIR MARALPIN, on a fait cette proposition de travailler un peu plus sur un scénario qui aboutirait à la gare de Cannes La Bocca, avec un fuseau à déterminer – le fuseau et la gare sont peut-être liés – et qui partirait en tunnel filant. Il y aurait donc la possibilité de créer un nœud ferroviaire sur Cannes La Bocca, avec une interconnexion dans tous les sens et pour permettre le passage de fret sur la ligne nouvelle. C'était l'avantage du nœud et du maillage. Voilà donc en résumé. Jacques va compléter largement ensuite.

**Eugène CAUVIN** – J'ai écouté vos explications. Au départ, j'étais absolument convaincu que la gare de Cannes centre était le plus intéressant, mais à défaut, je considère que le scénario 4 serait le plus intéressant parce qu'il y a une desserte directe de Cannes. Je serai donc pour le scénario 4.

**Robert CAILLOL** – Moi, je serai pour le scénario n°2. Pour contrarier un peu Monsieur, pas de fret sur la ligne à grande vitesse. Ce sont deux choses différentes.

**Bernard LEVERE** – Même position que la dernière fois. En l'état actuel des choses, par rapport aux questionnements qui restent à venir, aux études et compléments qui peuvent être apportés, la CCI ne souhaite pas se positionner pour le moment. Je pense qu'elle le fera d'ici décembre. Je souhaiterais simplement rappeler que le tissu économique attend cette ligne depuis un certain nombre d'années, depuis les années 90, voire même avant. On peut dire qu'il y a une réelle frustration sur le plan économique. Je vais peut-être simplement rappeler la position de notre président. En l'état actuel des choses, il nous paraît important que le projet avance et que l'on décide d'une ligne quelle qu'elle soit. Compte tenu des positions des uns et des autres, il faut absolument se donner les moyens pour que le projet aboutisse.

**Martine FERRY** – Au niveau de la ville du Cannet, on a besoin d'avoir un accès direct à la gare de Cannes. Que ce soit le scénario 2, 3 ou 4, ce n'est pas un souci. L'important est que les gens du Cannet puissent continuer à prendre le train et la LGV le plus rapidement possible. Avec le BHNS, c'est la gare de Cannes qui est pour nous la plus intéressante.

**Alain ROLLAND** – Je ne peux pas me déterminer pour le Conseil général. La question des scénarios n'a pas été posée. Je rappellerais simplement les grands objectifs du département dans ce projet. C'est d'abord la grande vitesse et le désenclavement du département par rapport au réseau national, au réseau européen et à l'Arc méditerranéen. C'est ensuite de libérer au maximum l'emprise de la ligne actuelle des tracés à grande vitesse, pour pouvoir la consacrer au maximum à l'offre TER et développer l'offre TER sur le littoral. Enfin, il est important de maîtriser les coûts et donc d'éviter la multiplication des gares qui pourrait être pharaonique, en particulier les gares souterraines.

**Jacques MOLINARI** – Je voterai pour le scénario 5. Je voudrais aussi que s'exprime – je vais le faire pour lui – Monsieur Jean-Marc Delion, Directeur Général délégué de RFF, qui dans des déclarations toutes récentes – elles sont dans le dernier numéro de *Ville, Rails & Transports* du 21 septembre – dit : « Faire de la qualité, mais sans être au coût du TGV. Le TGV, c'est ce qu'il fallait commencer par faire, mais faut-il continuer sur cette lancée ? Le modèle TGV est un modèle cher. Il est cher en infrastructure pour le gestionnaire, il est cher en prix du billet pour le client, il est cher en condition de production pour l'opérateur ». Troisième déclaration : « Il nous faut passer d'une logique centrée sur la vitesse à une autre prenant en compte l'ensemble des attentes des clients ». Ceci s'adresse évidemment en priorité à Monsieur Fabien Pastour et à Monsieur Julien Chassagne dont j'attends qu'ils mettent quelques bémols sur les prouesses en célérité de la future ligne que nous souhaiterions, dans la traversée des Alpes-Maritimes, mixte, pour assurer la sécurité de l'ensemble des circulations et pour assurer le passage du fret, hors de la ville.

**Fabien PASTOUR** – Je vous remercie de citer Jean-Marc Delion qui est effectivement le Directeur Général délégué de RFF, une personne qui a un avis tranché sur les projets. En général, quand il est interrogé par la presse, il se lâche. On va clairement dans le même sens que Monsieur Delion. On ne vous propose pas qu'une LGV, mais un système ferroviaire performant. C'est clairement ce que l'on nous demande aujourd'hui. On est donc vraiment dans l'axe de Monsieur Delion, il n'y a aucun souci.

**Jacques BIOLAY** – Pour ma part, je ne prendrai pas position dans l'immédiat, pour plusieurs raisons. D'une part, je ne vois pas de rapport étroit entre le SCOT Ouest et la ligne LGV. Pour l'instant, les rapports ne sont pas établis. Tant que les rapports ne sont pas établis, il est difficile d'avoir une opinion fondée. C'est un premier point.

D'autre part, les coûts avancés pour les différents projets laissent assez rêveurs dans les écarts que l'on constate. A défaut d'étude qualitative de la clientèle, sur Cannes notamment, je crois qu'il est très difficile de prendre position. J'entends par étude qualitative, les raisons pour lesquelles les usagers du TGV ont choisi ce mode de transport. Sur Cannes, il y a énormément de gens qui ont des résidences secondaires. Quelle quantité ? Je n'en sais rien. C'est justement là où une étude me paraîtrait nécessaire. Cela doit tout de même représenter un nombre de trajets relativement important. Ceux-là n'ont aucun intérêt à choisir les heures de pointe. Je rejoins un peu ce que vous disiez tout à l'heure. Quel est exactement le poids des usagers aux heures de pointe ? Je crois qu'on n'a pas de réponse pour l'instant. Par conséquent, je ne peux pas choisir un scénario.

**Julien CHASSAGNE** – Dans le cadre des études de la LGV PACA, on a fait une très grosse enquête, avec deux jours hors été et deux jours en été, pour prendre en compte spécifiquement cette caractéristique de la côte. Je pourrai peut-être vous faire une présentation la prochaine fois.

**Jacques BIOLAY** – Etant précisé tout de même que la clientèle cannoise, pour une bonne part, est très vieillissante. Eviter un transbordement est donc un élément important.

**Fabien PASTOUR** – Julien regarde ce qu'il a sur son PC et il nous répond éventuellement à la fin du tour de table.

**Claude SEVERAN** – Moi, je ne vais pas prendre position et je vais vous expliquer pourquoi. Quand on a fait la première ligne TGV qui est arrivée à Lyon, le Maire de Lyon nous a dit : « Où allez-vous arriver ? ». On a dit : « On va arriver là ». Qu'est-ce que vous croyez ? Pas fou le gars ! Il a fait des constructions énormes. Qu'est-ce qui se passe maintenant ? Tous les ingénieurs de Paris partent de Paris et en une heure, ils sont dans les bureaux à Lyon. Je veux vous poser une question. Avez-vous pris rendez-vous avec le Maire de Cannes et avec le Maire de Nice pour discuter un peu avec eux ?

**Fabien PASTOUR** – On a vu pratiquement les 42 Maires des communes concernées par la LGV dans les Alpes-Maritimes. J'ai vu le Maire de Cannes, avec mon directeur. Mon directeur a vu Monsieur Estrosi, mais je ne l'ai pas vu personnellement. On a essayé de voir tout le monde. J'ai vu le Maire de La Roquette par exemple.

**Claude SEVERAN** – Vous êtes obligés de laisser la gare où elle est, vous ne pouvez pas la mettre à Cannes La Bocca. Je vais vous dire pourquoi. Parce que le Maire ne peut faire des constructions que de ce côté. Il ne peut plus les faire de l'autre côté. Soit il va sur la mer, mais il n'est pas à Monaco. J'ai eu la chance de construire aussi des choses à Monaco, sur l'eau. Je ne prends pas position pour le moment, tant qu'il n'y a pas plus de solutions.

**Jacques BIOLAY** – Juste un commentaire. Sur la ville de Lyon, à Pardieu, il y avait une réserve foncière absolument colossale qui était toutes les installations militaires qui ont été repoussées.

**Laurent PINON** – Pour le SCOT Ouest Alpes-Maritimes, il est encore trop tôt pour prendre position sur l'un des scénarios, notamment parce qu'il n'y a pas une réelle prise en compte du projet, à sa juste valeur, dans l'exercice de prospective qui a été présenté. Tant que ce projet politique n'est pas pris en compte et analysé sérieusement, au même titre que tous les autres scénarios, on ne peut pas se prononcer sur un scénario préférentiel.

**Raphaël FLATOT** – De la même façon que mon collègue du SCOT Ouest, Pôle Azur Provence ne peut pas se prononcer, pour les mêmes raisons.

**Rémi QUINTON** – Moi, je parle juste en mon nom personnel parce que je suis particulier. D'après moi, ce serait le scénario 4, dans la mesure où celui-ci permet d'amener le TGV rapidement à Cannes et à Nice par une ligne nouvelle. Cela reprend bien l'exposé qu'avait fait Monsieur sur les deux gares à l'Ouest et à Cannes, avec une gare à Cannes accessible rapidement. Je me pose juste une question sur ce raccordement, au regard des documents que vous nous avez donnés. Si j'ai bien compris, le coût serait environ de 900 millions d'euros et ce raccordement serait intégralement en tunnel. Est-ce que vous le confirmez ?

**Fabien PASTOUR** – Dans toutes les Alpes-Maritimes, environ 15 à 20 % du tracé sont en surface. La plupart du temps, il est donc en tunnel.

**Rémi QUINTON** – *A priori*, la LGV devrait passer dans la vallée de la Siagne et dans le Nord.

**Fabien PASTOUR** – Je ne sais pas.

**Rémi QUINTON** – Elle ne va pas passer dans la mer ni dans la montagne.

**Fabien PASTOUR** – Elle va passer au-dessus de l'aéroport de Mandelieu parce qu'on ne va pas passer dessus, mais après...

**Rémi QUINTON** – Qu'est-ce qui empêcherait que le raccordement en question, au lieu d'être intégralement en tunnel sous la ville de Mandelieu et dans l'Estérel, passe dans la vallée de la Siagne ? Il n'y aurait un tunnel que pour passer sous l'aéroport de Mandelieu et pour rejoindre la gare de Cannes. Si on prenait ces hypothèses, le linéaire de tunnel serait forcément beaucoup moins important pour le raccordement, ce qui le rendrait moins cher. S'il est moins cher, il y a plus de chance qu'il puisse être réalisé.

J'ai un second commentaire qui ne porte pas sur le secteur qui nous concerne, mais sur le secteur de Toulon. D'après ce que j'ai pu lire dans la presse, à Toulon, les représentants des communes et les habitants sont farouchement opposés au scénario par l'Est de Toulon. Selon eux, ils ont proposé le scénario qui serait le plus rapide pour l'Est de la région et qui serait apparemment le moins cher. Ensuite, pour remonter de Toulon vers le Var, il y a beaucoup de discussions. Il y a apparemment un certain refus d'une ligne nouvelle intégrale. Le TGV passerait sur la ligne classique là où c'est possible, mais manifestement, le quadruplement de voies ne serait pas chose facile, quand la ligne passe dans des villages.

Dans ces conditions, est-ce qu'il pourrait être analysé un tracé qui lève ces deux objections, à savoir le passage en souterrain dans Toulon et la remontée dans le Sillon permien, en contournant Toulon par le Nord ? On pourrait avoir la LGV qui passe à Toulon et un contournement par le Nord qui éviterait tous les problèmes dans le Sillon permien. La LGV assurerait la desserte de Toulon, tel que prévu dans vos études et il y aurait un débranchement qui reste à définir, qui passerait par des zones qui sont nettement moins habitées, quelque part entre Marseille et Toulon, vers Signes par exemple, et qui remonterait par les Arcs.

C'est ce qu'avait proposé, dans son rapport, le médiateur Cousquer. C'est ce qu'il avait appelé le scénario hybride du Sud. Il lèverait les contraintes du Sillon permien et la traversée de Toulon. Cela devrait satisfaire tout le monde. Toulon et l'Est de la région seraient correctement desservis. Dans un tel scénario, on pourrait avoir un Paris-Nice en 3 heures 45, n'en déplaise à Monsieur Molinari, et on aurait des dessertes qui seraient plus rapides et qui impacteraient moins de gens. Tous les gens du Sillon permien ne seraient pas concernés. Le réseau classique actuel à deux voies pourrait être intégralement consacré à la desserte TER. Vous avez dit que Frédéric-Georges Roux avait fait une contribution. J'ai cru comprendre qu'il parlait de ce scénario.

**Fabien PASTOUR** – Il y a effectivement, dans le rapport de Monsieur Cousquer, un scénario hybride qui prévoit ce type de desserte. Lors de la sélection du scénario par les financeurs, ils n'ont pas retenu ce scénario. Ils ont préféré prendre en compte un scénario avec une gare à l'Ouest de Toulon qui ressemble un peu au scénario hybride.

**Rémi QUINTON** – Les temps de parcours sont nettement plus longs.

**Fabien PASTOUR** – Entre le scénario le plus rapide et les autres, il y a 10 minutes d'écart. Le scénario 2 met 3 heures 51 et tous les autres se font en 4 heures. On prend note.

**Rémi QUINTON** – Un chiffrage de cette solution a-t-il été réalisé ? D'après le rapport Cousquer, il semblait que de telles lignes nouvelles entre Toulon et Est-Var n'étaient pas plus chères que de faire le contournement par le Nord. C'est ce que j'avais retenu du rapport Cousquer.

**Fabien PASTOUR** – Cela a été étudié, mais vu que le scénario n'a pas été retenu, je n'ai pas les chiffres en tête. Je pourrai regarder.

**Fanny CATROUX** – Pour la commune de Mougins, je ne me prononcerai pas sur les scénarii, mais sur les enjeux et les objectifs fonctionnels dont nous devons prendre lecture. J'ai remarqué avec intérêt que Le Cannet et Théoule étaient déjà rattachés à une intercommunalité. Page 92, on évoque la Communauté la CAPAP et les communes rattachées à ce jour à une intercommunalité : Cannes, Mandelieu et Mougins. C'est sur la forme, mais cela mérite sans doute d'être rectifié, peut-être sans doute comme les chiffres relatifs à la Communauté d'Agglomération de Sophia qui est constituée par les communes membres de la CAPAP. Là aussi, je pense qu'il y a un petit souci, page 93. La Communauté d'Agglomération de Sophia regrouperait 76 131 habitants, mais je crois qu'il y a une erreur puisque ce sont les communes de la CAPAP qui sont ici. C'est juste pour la bonne compréhension.

**Fabien PASTOUR** – On reviendra sur les documents. C'est aussi pour cela qu'on vous avait demandé de les relire.

**Fanny CATROUX** – Je réitère simplement ce que j'avais évoqué la fois précédente, à savoir que la commune de Mougins marque un intérêt fort sur la desserte de Sophia-Antipolis. La ligne LGV doit avoir un lien marqué avec Sophia pour permettre une desserte efficace de Sophia, cette desserte étant principalement effectuée par les voies communales mouginoises dont vous savez qu'elles supportent un trafic lourd, avec toutes les conséquences en termes de nuisances.

**André BOYER** – Je rappelle ce que j'ai dit à la première réunion. La DDTM participe à vos réunions pour entendre les échanges, les arguments qui sont présentés et pour faire remonter les informations.

**Gérard ROBERT** – Le meilleur scénario, pour toi, c'est plutôt celui que je vous ai présenté. On n'a pas eu le temps de l'étudier. Dans les grandes idées, on a toujours été contre ces gares nouvelles. On a tendance à en faire de nouveau. La gare Ouest Alpes-Maritimes nous fait particulièrement peur. Comme je l'ai dit au dernier COTER, c'est sans doute un aspirateur à voitures parce qu'il va y avoir une concentration. En plus, cela va détruire une partie de la forêt de Mouans-Sartoux et de Mougins. Cela nous ennuie beaucoup et je pense que je ne suis pas le seul.

Par contre, nous comprenons la nécessité de desservir Cannes. Il est important de desservir Cannes. C'est pour cela que dans le projet, il y a une desserte de Cannes. Par contre, concernant la gare nouvelle à La Bocca – je le regrette pour Monsieur Molinari – cela nous ennuie aussi que la ligne SNCF Cannes-Grasse soit complètement à l'écart de cette gare puisqu'elle arrive à contresens. C'est très ennuyeux. Par contre, une desserte de Cannes centre est sans doute absolument nécessaire par rapport à la ville de Cannes.

**Rémi QUINTON** – Je veux être sûr de bien avoir compris votre proposition. La gare Ouest 06 ne serait pas une gare nouvelle. Ce serait la gare de Grasse.

**Gérard ROBERT** – Ce pourrait être la gare de Grasse. D'ailleurs, dans le descriptif, la ligne TGV arrive en gare de Grasse, elle peut continuer tout droit – je reconnais que le terminal doit être rediscuté parce qu'on a vu que l'aéroport est important – et ensuite prendre la ligne de Grasse, d'autant qu'il est prévu de la remettre à double voie.

**Fabien PASTOUR** – Pour répondre au Comité Cannes-Grasse, on a parlé de sa proposition lors du groupe précédent et me semble-t-il, dans d'autres groupes géographiques, puisqu'on nous a posé la question : pourquoi ne passe-t-on pas à Saint-Isidore ? Les commanditaires du projet, l'Etat et les financeurs, nous ont demandé de passer par Nice ville. On doit donc passer par Nice ville. C'est l'un des points de décision du Ministère.

Les tracés trop au Nord posent des soucis. Ceci dit, une gare nouvelle peut se placer à peu près n'importe où sur la ligne entre Cannes et Grasse. On peut imaginer un positionnement de gare qui peut aller jusqu'à Grasse. La desserte de Saint-Isidore a été écartée parce qu'elle présente assez

peu d'intérêts. Arriver sur Nice par le Nord nous faisait perdre beaucoup de temps et surtout, coûtait très cher parce qu'il fallait faire beaucoup de tunnels. C'était techniquement difficile et cela posait des problèmes de finançabilité du projet. Le positionnement est ouvert entre Cannes et Grasse, pour la gare nouvelle, mais le passage par Saint-Isidore a été écarté et on doit passer par Nice ville. J'entendais le besoin d'information sur ce que l'on avait pu étudier sur Saint-Isidore et autres pour répondre à votre attente.

**Gérard ROBERT** – Je comprends l'aéroport et Nice ville, mais l'idée était d'éviter une gare nouvelle et d'éviter de détruire la forêt qui n'est déjà plus très importante dans les Alpes-Maritimes.

**Nathalie CAMPANA** – Mandelieu fait partie du SCOT Ouest, elle s'était donc positionnée, à travers le syndicat, pour une gare sur Cannes centre. Quand vous nous avez présenté les scénarios cet été, en présence de nos élus, vous avez eu une meilleure faveur pour le scénario 4 parce qu'il était le plus maillé, avec une interconnexion. Cette interconnexion était importante pour eux, tout comme le maillage avec l'existant. Ils restent vigilants sur les liens entre la gare nouvelle et la gare de Cannes, Cannes La Bocca ou Cannes centre, avec une traversée des territoires, notamment du nôtre. Comment cela va-t-il se passer ? En l'absence de nos élus aujourd'hui qui regardent des éléments complémentaires, nous ne prendrons pas une position officielle.

**Pascal TEISSEIRE** – Je voudrais juste dire que le gros avantage des quatre scénarios, à partir de la gare Ouest Alpes-Maritimes et de la desserte de la gare de Cannes, soit par la voie littorale dans les scénarios 1, 2 et 3, soit par la virgule dans le scénario 4, est de répartir tous les flux de chalandise sur deux axes, à la fois Cannes et Ouest Alpes-Maritimes. Cela évite de concentrer tout le monde sur une seule gare. Par ailleurs, entre la virgule et les autres scénarios, il me semble bien avoir vu que Fréjus-Saint-Raphaël ne serait plus desservi dans le cas du scénario 4. C'est quelque chose qui peut être important.

**Fabien PASTOUR** – C'est le problème du scénario 4 que l'on a évoqué la dernière fois. Clairement, dans le scénario 4, avec la virgule qui permet de rejoindre rapidement la grande vitesse, les zones de chalandise assez importantes entre Cannes et Nice font que les trains seront pleins. L'entreprise ferroviaire nous a expliqué qu'elle n'aura plus besoin de passer par Saint-Raphaël pour prendre du monde. Autant, dans les Alpes-Maritimes, au niveau local, on dessert bien les villes côtières, autant je ne suis pas convaincu que ce soit le schéma qui plaise le plus à nos amis varois.

**Martine SIMON** – La position du SITP va être assez pragmatique. Par rapport aux quatre scénarios qui sont proposés, comme on l'a dit la dernière fois, l'ensemble des scénarios assurent une desserte de Cannes et notamment de Cannes centre. Il faudra juste s'assurer qu'il y a bien le nombre de dessertes par jour que la ville de Cannes et le bassin cannois sont en droit d'attendre. De la même manière, il faut être sûr de faire cette ligne LGV Côte d'Azur. Or le scénario 4 a un surcoût d'environ un milliard par rapport aux autres puisqu'il coûte 18 milliards d'euros d'ici 2040. On peut se poser la question du bénéfice attendu d'une desserte avec la virgule puisque la différence de temps de parcours des scénarios 1, 2, 3 et de temps de parcours du scénario 4 est d'à peine 10 à 15 minutes, selon les différentes sources. 10 à 15 minutes pour un milliard d'euros : je pense que ce scénario 4 est hors de portée des finances, notamment des collectivités locales de ce territoire.

Notre position est plutôt de voir si ces scénarios 1, 2 et 3 peuvent assurer la desserte de la ville de Cannes. C'est une position assez pragmatique. Il faut absolument que cette ligne se fasse. L'avantage du scénario 4, par rapport au maillage et par rapport à l'accès, ne vaut peut-être pas un milliard d'euros.

**Philippe MARIE** – Ces quatre scénarios ont été choisis et retenus par les cofinanceurs. Dans le cadre de ce choix, la ville de Cannes bénéficie d'une desserte TGV. Cette desserte TGV doit être adaptée aux besoins de la clientèle. C'est une clientèle qui est très importante. C'est un secteur de

chalandise qui est très important, le plus important de l'Ouest du département et à certaines époques de l'année, le plus important du département.

Nous ne voyons pas la différence en coût/efficacité entre ces quatre scénarii. Le quatrième scénario qui comporte un accès dédié induit un surcoût très important, à la charge des collectivités locales. Est-ce que la circulation susceptible de passer sur cet accès dédié peut motiver un tel investissement ? Nous savons que la ligne du littoral n'offre pas de sillon ferroviaire disponible au-delà de ceux que vous pouviez par exemple réaliser, pour une desserte TGV, à partir de la gare des Arcs. Par conséquent, l'efficacité de cet accès dédié n'est pas démontrée, mais nous souhaitons que les meilleures solutions d'exploitation puissent être recherchées, à partir de la gare des Arcs, que ce débranchement puisse s'inscrire dans un maillage du territoire, à la fois des départements du Var et des Alpes-Maritimes et qu'il puisse également se faire dans des enveloppes financières et une programmation qui soient faisables. C'est le premier point.

Deuxièmement, la desserte TGV sur Cannes doit être optimisée. C'est ce que nous avons demandé la dernière fois. Nous souhaitons vraiment que cette desserte TGV soit optimisée, que l'usage des quais soit défini puisque le volume ferroviaire de la gare de Cannes centre ne peut pas changer, sauf à induire des travaux qui auraient un impact difficilement supportable par rapport à l'environnement économique et urbain du centre.

Troisièmement, nous souhaitons également que certains prérequis soient intégrés dans la réalisation de cette opération. Certains prérequis concernent d'une part la desserte des TER. La flotte de TER va doubler dans les dix ans à venir. Cette desserte TER implique un atelier de maintenance. L'atelier de maintenance, tel qu'il est aménagé, logé sur le territoire de Cannes-Marchandises, ne peut suffire. La ville de Cannes demande que cet atelier de maintenance soit délocalisé et soit aménagé pour répondre aux besoins de l'évolution de la maintenance de ces TER.

Deuxième prérequis : la desserte TER, avec la ligne ferroviaire Cannes-Grasse, présente un avantage. Elle assure d'une part l'intermodalité entre l'ensemble des centres – Mouans-Sartoux, Mougins, Grasse, Cannes – et elle permet d'autre part l'intermodalité avec les TGV qui s'arrêteraient en gare de Grasse. En revanche, le tracé de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse ne répond pas à tous les besoins de service de transport ferroviaire de la vallée de la Siagne. Nous souhaitons que soit prise en considération également dans ces prérequis, la translation de l'actuelle gare TER, à l'intersection de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse et de la ligne du littoral, sur le territoire de Cannes-Marchandises, qui peut, dans le cadre d'un projet urbain, en devenir la centralité. Il peut en devenir la centralité, mais il peut développer également une efficacité dans la desserte transport des communes de la vallée de la Siagne et même du centre de La Bocca. En effet, la ligne ferroviaire Cannes-Grasse comporte trois stations, mais ces trois stations sont situées en marge des secteurs les plus urbains et des secteurs d'activité en développement, sur le site de Thalès, le futur Technopole, la zone d'activité littorale, sur lesquelles il doit y avoir une évolution d'activité qui va faire évoluer la demande en transport, avec des services parallèles.

Cette opération concerne à la fois un projet LGV et un projet TER. C'est un système d'ensemble de desserte des territoires, avec un transport ferroviaire, depuis la gare Est-Var jusqu'à la frontière italienne. Il faut qu'il y ait un maillage efficace et à l'heure actuelle, nous souhaitons que toutes les solutions d'exploitation soient bien approfondies pour que cette desserte soit efficace et réponde aux besoins, dans des enveloppes financières qui soient réalistes, c'est-à-dire que les collectivités locales puissent financer.

Quatrième point : ce qui caractérise le périmètre de Cannes, c'est sa densité. La comparaison qui était faite tout à l'heure entre le périmètre de la présumée future gare Ouest Alpes-Maritimes et le périmètre de Cannes caractérise bien le fait que la densité, sur Cannes, est très importante en emploi et en population. Cela veut dire que ce territoire peut voir se réaliser une fine desserte de transport, avec des transports collectifs en site propre. Une recette clientèle peut financer le

développement de ces transports. Je ne sais pas si cette transposition peut être faite sur des territoires qui ont une urbanisation plus élargie.

En conclusion, nous disons que la desserte TGV, sur Cannes, doit se réaliser sur Cannes centre et avec une quantité et une qualité de services qui répondent aux besoins. Nous souhaitons que le choix futur des co-financeurs, sur l'un des scénarii, puisse voir se réaliser cette réponse au besoin de desserte TGV de la ville de Cannes.

**Laurence GONTARD** – Merci à tous.

**Julien CHASSAGNE** – Par rapport à votre question, je n'ai pas les éléments sous la main. Je pourrai les apporter la prochaine fois. On sait qu'il y a une clientèle très spécifique sur Cannes et Antibes qui n'aime pas trop faire des changements et qui préfère avoir des trains directs. On le retrouve dans les deux solutions étudiées, à la fois une solution de desserte uniquement de Cannes et une solution de desserte de Cannes et d'Ouest Alpes-Maritimes. Comme je vous le disais, cette clientèle n'est pas très sensible à l'heure de pointe. Ce sont des personnes qui peuvent prendre le train à n'importe quel moment de la journée et qui iront plutôt vers les créneaux les moins chers.

Comme on l'a vu au tout début de la présentation, c'est quand même un secteur qui reste très attractif en termes d'emplois et qui continue sa progression. Il génère donc beaucoup de déplacements professionnels. Pour faire un parallèle avec la région de Marseille, Aix et Valence, ce secteur est très attractif en termes de touristes, mais en dehors de l'été, il y a 50 % de voyageurs professionnels dans les trains. Cela reste une clientèle très forte. Ce sont les professionnels qui prennent le TGV, que ce soit pour aller vers Paris ou vers Marseille. Il faut aussi penser le système pour eux.

Sur ce secteur, il faut prendre en compte les gens qui viennent de Sophia-Antipolis, les personnes âgées qui veulent aller sur Cannes et sur Antibes dans leur maison secondaire et les gens qui habitent le moyen pays, qui veulent partir pour aller voir des amis ou de la famille.

**Jacques BIOLAY** – Raison de plus pour avoir des estimations vérifiables.

**Laurence GONTARD** – On fera une restitution, soit la prochaine fois, soit lors du dernier groupe.

## 4 RECUEIL DES OBSERVATIONS SUR LES DOCUMENTS REMIS

**Fabien PASTOUR** – On a pris en compte les remarques de Mougins sur les documents. Avez-vous d'autres remarques à formuler sur les documents que l'on vous a remis la dernière fois ?

**Rémi QUINTON** – J'avais juste une question suite au tour de table. Vous dites que la gare Ouest 06 doit plutôt être située sur l'axe Cannes-Grasse. Y a-t-il un début d'étude sur l'opportunité de la placer à Sophia-Antipolis ? Là où elle était pressentie, à Mouans-Sartoux ou peut-être ailleurs, il est dit que ce n'est pas forcément un pôle urbain très dense. Peut-être qu'à Sophia-Antipolis, elle serait en elle-même au moins dans un centre économique.

**Fabien PASTOUR** – Il y a, pour cette gare, une opportunité à ne pas rater. C'est de la connecter directement à une ligne TER. C'est l'erreur qui a été faite ailleurs en France et que l'on ne doit plus faire. La desserte sur Sophia même, vu la population qui pourrait être intéressée, n'est pas forcément l'idéal. Il y a vraiment une opportunité de la connecter à une ligne classique.

**Rémi QUINTON** – J'aurais une deuxième question en termes d'interconnexion. Vous avez dit que l'interconnexion d'Ouest 06 était uniquement une interconnexion passagers. On descend du TER et on prend le TGV. Est-ce que vous avez étudié le fait d'interconnecter les deux voies entre la ligne Cannes-Grasse et la LGV ? On va traverser le département des Alpes-Maritimes pour trois

milliards d'euros et on va passer probablement en tunnel à proximité de Sophia. Ne pourrait-il pas y avoir l'opportunité d'avoir une gare TER à Sophia-Antipolis, avec des TER qui emprunteraient la ligne à grande vitesse ? Vous nous avez dit que la ligne aurait une très grande capacité. Si on avait cela, on résoudrait énormément de problèmes de déplacement dans la région. Les gens de tout l'Est de Nice pourraient se rendre à Sophia en train ; les gens de Cannes pourraient se rendre à Sophia en train ; les gens de Grasse pourraient aussi se rendre à Sophia en train. Pour le coup, en termes de déplacements automobiles, ce serait une vraie solution, intéressante pour trois milliards d'euros.

**Fabien PASTOUR** – Comme l'a dit Monsieur Rolland, la multiplication des gares pose un problème de finançabilité, d'autant plus des gares souterraines. Clairement, on ne sait pas si on passera sous Sophia en tunnel, mais on sera certainement en tunnel dans cette zone. Une gare souterraine commence à se chiffrer à partir de 500 millions euros, pour une toute petite gare. Le chiffrage d'une gare souterraine peut aller très loin, pour une clientèle qui n'est pas énorme et qui ne justifierait pas l'opportunité de cette gare.

**Julien CHASSAGNE** – Je confirme, une gare souterraine à 500 millions d'euros n'est pas très profonde. C'est une gare qui ne dépasse pas 30 mètres en souterrain. Si on creuse un peu plus pour des raisons de relief, les coûts montent.

**Rémi QUINTON** – Vous m'accorderez quand même que le nombre de déplacements entre Sophia et toutes les villes autour est suffisamment important et à ce jour, il n'y a pas de desserte.

**René LABRIC** – S'il y avait le tram-train sur Mouans-Sartoux, cela répondrait au problème.

**Fabien PASTOUR** – Le tram-train est une bonne idée.

**Laurent PINON** – Dans le cadre du SCOT Ouest Alpes-Maritimes, il y a une étude en cours sur l'opportunité de la création d'une desserte en transport entre le moyen pays de l'Ouest des Alpes-Maritimes et Sophia-Antipolis. La question de l'étude était de savoir s'il était opportun de développer une desserte en TCSP, en tramway par exemple. Il ressort aujourd'hui de l'étude, de l'analyse de l'enquête ménage déplacement, qu'il n'y a pas assez de déplacements pour nécessiter un transport collectif, ne serait-ce que parce que les origines et destinations sont complètement éclatées sur le territoire et ne sont pas concentrées sur un point. Il ressort que la perception des gros problèmes de circulation est aussi liée à des problèmes de flux de déplacements aujourd'hui. On est donc sur des solutions beaucoup plus douces, déjà dans un premier temps.

**Laurence GONTARD** – Sous les réserves de vérification émises par Madame Catroux sur les documents que l'on vous a remis, est-ce qu'il y a d'autres modifications à apporter ? Avez-vous vu des choses qui vous ont interpellés ?

**Eugène CAUVIN** – Vous dites que le choix d'implantation de la gare Ouest Alpes-Maritimes est libre encore pour le moment. Et que dans le cadre d'une étude économique appropriée, pourquoi ne pas regarder le plan de Grasse, d'après vous, pour l'installation de cette gare ?

**Fabien PASTOUR** – Cela fait partie de la zone d'étude.

**Eugène CAUVIN** – Je vous rappelle que c'est une zone industrielle et qu'il y a un accès direct par la pénétrante. Attention de ménager l'accès direct par l'autoroute. Si l'accès se faisait par la pénétrante, cela éviterait à tous les gens qui utilisent la voiture de traverser Mouans-Sartoux qui est déjà très chargé.

**Fabien PASTOUR** – La zone d'étude de cette gare est assez large. Elle va de Cannes Nord – on pourrait imaginer Cannes Nord TGV ou Le Cannet TGV – jusqu'à Grasse. Le plan de Grasse fait donc partie des zones que l'on regarde aussi pour essayer de comprendre le tissu local.

**Fanny CATROUX** – Je voudrais juste rebondir sur ce que vient d'évoquer Laurent Pinon sur le SCOT et la question de l'insuffisance des aménagements routiers qui expliquent aujourd'hui la

saturation des axes, notamment de la desserte sophia-antipolitaine. Il me semble que dans la DTA, il est prévu que si aménagements routiers supplémentaires il doit y avoir, ces aménagements routiers doivent se faire de manière complémentaire à une nouvelle offre de transports en commun. La desserte routière mérite sûrement d'être revue, mais cette révision se fait nécessairement avec un travail soutenu que les transports en commun. Je ne pense pas que l'on puisse dissocier véritablement les deux approches.

**Fabien PASTOUR** – Sur ces documents, avez-vous d'autres remarques ?

**Laurence GONTARD** – Non. On valide donc le projet de territoire.

**Fabien PASTOUR** – La dernière fois, on vous a présenté les scénarios et on a beaucoup échangé, beaucoup parlé ensemble, ce qui était très positif, mais on a sauté une présentation qu'on voulait vous faire. On vous a remis deux atlas géographiques qu'on vous a invité à lire pendant les deux semaines qui séparaient les deux groupes de travail. Je souhaiterais que Noëlle puisse faire cette présentation pour que vous compreniez comment nous avons pu construire ces atlas, de manière théorique.

**Noëlle BOUGEAULT** – Comme l'a dit Fabien, on avait prévu de faire cette présentation à la fin de la réunion dernière. On s'attendait à un peu plus de questions de votre part sur la manière dont on avait fait pour établir les cartes de sensibilités. On avait donc anticipé ces questions. Cela peut toujours vous permettre de comprendre la méthodologie.

Vous avez dû remarquer qu'il y a plusieurs cartes qui commencent par des cartes de sensibilités territoriales : milieu physique, milieu naturel, milieu humain, milieu agricole, paysage/patrimoine. Ensuite, cela a été couplé avec une analyse de l'altitude, de la pente, etc. pour avoir une synthèse et avoir la carte finale qui est la dernière carte du document, avec toutes les couleurs différentes qui sont regroupées sur la même carte. C'est une synthèse des zones les plus sensibles. Celle-ci nous a permis d'établir la zone d'étude préférentielle.

Je vais vous expliquer comment on a établi ces échelles de sensibilités. Par exemple, ici, sur le milieu humain/habitat, vous avez des variants de couleurs allant du plus foncé au plus clair. Les plus foncés représentent un passage du TGV très difficilement envisageable. Plus on va vers des couleurs claires, plus le passage du TGV devient envisageable.

Le degré de sensibilité a ainsi été établi. Une fois établi la liste de tout ce qu'il y avait sur le territoire, on a regardé quelle était notre connaissance des impacts futurs, quelle était notre connaissance de la réductibilité de ces impacts, de leur compensabilité éventuelle, de leur portée géographique, pour voir si l'impact était local, national, voire international, de leur portée temporelle et de leur portée socio-économique. La synthèse de ces axes de réflexion nous a permis d'établir ces différentes catégories.

Dans le document final que vous voyez à l'écran, il y a à la fois la synthèse de cette réflexion et la zone d'étude préférentielle. On a eu des questions nous demandant pourquoi c'était blanc au Nord. Au Nord, on est beaucoup trop loin des gares que l'on souhaite desservir. Le but d'une LGV est quand même de chercher des gens et de desservir des gares. On a également un relief qui est beaucoup plus accidenté vers le Nord. On s'est donc concentré sur les zones qui étaient intéressantes du point de vue de la desserte des gares. C'est sur cette zone d'étude préférentielle que nous allons travailler ensemble dans les prochains groupes pour définir et commencer à rechercher les fuseaux de passage.

Quels sont les principaux enjeux sur ce territoire ? Je pense que vous les connaissez largement : le massif du Tanneron, la vallée de la Siagne, l'urbanisation continue et les formations géologiques Nord-Sud. C'est donc une succession d'enjeux qu'il va falloir franchir. On ne peut pas détourner des enjeux.

De fait, aucune zone ne se détache clairement comme une zone de passage évidente. Dans aucune zone, on aura moins d'enjeux qu'ailleurs. On a donc délimité la zone d'étude préférentielle

par les points de passage obligatoires, à l'entrée et à la sortie : passage entre l'Estérel et le lac de Saint-Cassien à l'Ouest et arrivée sur Saint-Laurent-du-Var à l'Est, puisque la commande politique était d'arriver à la gare Nice Aéroport. On a cherché à couvrir l'ensemble des sites possibles de gares puisque la gare n'est toujours pas fixée.

Comme il a été mentionné, dans la région, il va falloir passer la Siagne et il y a un fort risque d'inondation. C'est pour cela que l'on préconise fortement le viaduc et le remblai. Il va falloir réfléchir ensemble comment et où s'intègre le passage de la Siagne.

**Laurence GONTARD** – Lors du prochain groupe, si nous voulons pouvoir étudier ensemble différentes possibilités de fuseaux de passage, il faudrait qu'aujourd'hui, on arrive à sortir d'ici avec un choix, notamment sur la gare Ouest Alpes-Maritimes ou pas. Nous devons avancer dans la recherche d'une solution, au sein de notre groupe, sur notre secteur. Sinon, on court le risque que les autres groupes nous imposent une solution. Si on ne dit rien et que les autres groupes disent tous qu'ils préfèrent telle option...

## 5 DISCUSSIONS ET TOUR DE TABLE

**Jacques MOLINARI** – Il faut que l'on avance dans la compréhension de l'ensemble des problèmes et ce n'est pas fini. Il ne faut pas réduire nos réunions à un vote, comme vous venez de le faire. Il faut approfondir la réflexion de l'ensemble des participants, mais il faut également que RFF explicite ses travaux et nous les présente de manière plus détaillée que cela n'a été fait jusqu'à présent.

**Fabien PASTOUR** – Lors du comité territorial de juillet, il y avait les mêmes questions sur le nombre de groupes de travail, sur le besoin d'approfondir certaines études pour pouvoir se prononcer. Monsieur Cartier a dit que c'était un peu gênant parce qu'à l'échelle des trois départements, les deux autres se sont positionnés assez vite et les Alpes-Maritimes ne se positionnaient pas. Comme l'a dit Laurence, j'ai peur que l'on ait un scénario qui ressorte sur les trois autres groupes, qui ne soit pas celui qui vous plaisait, que le comité territorial et le comité technique disent que trois groupes sur quatre ont préféré tel scénario et décident de partir sur celui-là. Selon le comité territorial et les financeurs, il doit y avoir un consensus des territoires. On peut aller très loin dans la présentation des études, on peut y passer dix ans, mais on ne nous laissera pas ce temps.

Certes, dans ce que j'ai entendu autour de la table, il y a des scénarios proposés avec un passage à La Bocca ou à Cannes centre, mais honnêtement, les financeurs ne plieront pas et je vois mal les collectivités locales mettre 1,5 milliard ou 1 milliard dans le projet pour avoir cela. Puis, ce n'est pas vraiment ce qu'elles ont exprimé, d'après ce que j'ai compris. Les scénarios 2 et 4 ont été cités à plusieurs reprises autour de la table, même s'il n'y a pas de consensus. J'ai des craintes à partir de cette réunion, sans avoir une idée de ce que ce groupe de travail veut que l'on porte au niveau du comité territorial.

**Serge RODRIGUES** – C'est quand même ici qu'il y a les enjeux les plus importants. Il est beaucoup plus facile de se positionner dans les autres groupes de travail que dans le nôtre.

**Fabien PASTOUR** – Là, on doit se prononcer sur les fonctionnalités. Ensuite, on verra comment on peut les projeter sur le territoire et comment on peut éviter qu'elles posent problème sur le territoire. On a encore un certain temps pour regarder ce qu'elles peuvent donner.

**Jacques MOLINARI** – C'est devant qu'il faut regarder.

**Jacques BIOLAY** – Il y a encore actuellement deux inconnues majeures, me semble-t-il, d'une part les résultats de l'élection présidentielle l'année prochaine et d'autre part le périmètre de l'intercommunalité. Je pense que cela va jouer sur les budgets.

**Fabien PASTOUR** – Juste un mot sur la partie politique. C'est un des seuls projets de LGV en France qui a eu un consensus qui va de l'extrême-gauche jusqu'à l'extrême-droite. On a un Conseil général UMP, plutôt de majorité présidentielle, un Conseil régional de gauche, de toutes sensibilités de gauche. Sur le territoire, vous avez des élus qui sont plutôt UMP. Ils sont tous, autour de la table, autour du comité de financement, pour ce projet. C'est l'un des rares projets où il n'y a pas d'opposition entre la droite et la gauche. Après, c'est sûr que l'on peut attendre les présidentielles. Comme l'a dit Monsieur Levère, on attend depuis 1990. On peut donc attendre.

**Jacques MOLINARI** – C'est la réflexion qui a le plus manqué.

**Fabien PASTOUR** – Merci, Monsieur Molinari. Je le prends pour toute mon équipe.

**Jacques MOLINARI** – Je crois que le secteur Ouest a été exclu du financement, sur décision du Préfet des Alpes-Maritimes.

**Serge RODRIGUES** – Si j'ai bien compris, la ville de Cannes demande, et elle a raison, que la gare de Cannes soit desservie de façon optimisée, optimale. C'est la demande de Cannes. Le cœur de la réflexion, c'est que Cannes ne soit pas lésée. Je l'ai compris comme cela.

**Laurence GONTARD** – On l'a entendu comme cela.

**Serge RODRIGUES** – On a donc entendu la même chose.

**Philippe MARIE** – Je confirme, c'est la recherche d'une solution optimisée.

**Eugène CAUVIN** – Soit ces Messieurs ont fait des études qui ont démontré que les problèmes sont résolus de façon optimale. Soit on ne leur fait pas confiance et comme Monsieur Molinari, on leur demande de mettre tout à plat. C'est ce qu'il faut savoir. Qu'est-ce que vous décidez tous autour de cette table ? Est-ce que les données que vous avez actuellement sont suffisantes ou est-ce qu'il faut demander une mise à plat ? Il n'y a qu'à se prononcer déjà sur cela. C'est simple. Soit vous considérez que les études données par ces Messieurs sont suffisantes, soit vous considérez qu'elles ne le sont pas, auquel cas vous demandez une mise à plat, vous refusez de vous prononcer et il n'y aura pas de TGV. L'enjeu est là. Il faut bien vous mettre cela dans la tête.

**Philippe MARIE** – Il est de la volonté très forte de l'ensemble des collectivités qui veulent être desservies par le TGV de voir cette opération se réaliser. Si j'ai pu tout à l'heure exposer la position de la ville de Cannes, la faire comprendre, c'est d'éviter toutes les aspérités qui feraient que ce projet serait à nouveau freiné et ne soit pas réalisé.

**Laurence GONTARD** – Est-ce que je peux proposer une sorte de synthèse de vos réflexions pour accord ? Est-ce qu'on pourrait aller au comité territorial en disant que le groupe Ouest Alpes-Maritimes s'est mis d'accord sur la recherche d'une solution optimisée de la desserte de Cannes, sur... ?

**Rémi QUINTON** – Excusez-moi. Quand vous parlez de la desserte de Cannes, est-ce que vous parlez de Cannes ou de Cannes, Antibes, Sophia-Antipolis, de tout le littoral ?

**Fabien PASTOUR** – Les trains filent après Cannes parce qu'ils ne peuvent pas s'arrêter en gare de Cannes.

**Philippe MARIE** – Ou repartir, en cas d'affrètement. C'est cela quand on parle de solution optimisée. On doit rechercher toutes les solutions que permet l'exploitation d'un service transport. Donc, c'est l'affrètement, ce sont des lignes directes, des lignes semi-directes. Nous savons que la ligne du littoral est le segment ferroviaire le plus chargé de l'hexagone, hors Ile-de-France ou Ile-de-France comprise. Si un TGV arrive à Cannes, il faut qu'il puisse en repartir. Soit les horaires et l'exploitation standards permettent qu'il reparte vers Nice, mais il ne pourra pas y avoir beaucoup de TGV. Soit il en repart. Soit il y a une solution optimisée, avec un maillage avec la gare des Arcs. Un certain nombre de TGV peuvent être débranchés des Arcs, arriver à Cannes et repartir. Là, on peut avoir une solution optimisée de la ville de Cannes qui répond à ses besoins qui sont

variables. Le transport, à la base, est un acte de commerce. C'est donc à celui qui exploite ce service de transport de proposer une offre qui réponde aux besoins de la clientèle.

**Eugène CAUVIN** – Ce dont vous parlez, le débranchement sur les Arcs, est prévu.

**Philippe MARIE** – Oui. Il y a une analyse multicritère qui permet d'ailleurs de faire la comparaison entre le scénario 4 et les scénarios 1, 2, 3. Notre collectivité a fait cette analyse et celle-ci m'a permis de répondre tout à l'heure et de vous en faire le commentaire.

**Laurence GONTARD** – Je poursuis. Recherche d'une solution optimisée de desserte de Cannes. Validation d'une gare Ouest Alpes-Maritimes à positionner.

**Jacques MOLINARI** – Non ! Le travail n'est pas terminé encore. Il reste deux autres groupes de travail.

**Laurence GONTARD** – Monsieur Molinari, on ne pourra pas se positionner sur les scénarios si on ne dit pas qu'on est d'accord sur cette gare ou pas. Il faut que l'on arrive à trancher.

**Bernard LEVERE** – Est-ce qu'on ne peut pas déjà rappeler que nous sommes tous d'accord pour une ligne nouvelle ? Il y a des vieilles polémiques qui remontent de temps en temps. Ce sont peut-être des évidences, mais il est peut-être intéressant de le rappeler.

**Fabien PASTOUR** – Qui dit ligne nouvelle dit gare nouvelle.

**Eugène CAUVIN** – Est-ce que tous les gens ici veulent une ligne à grande vitesse ? Autour de cette table, y a-t-il la majorité pour une ligne à grande vitesse ?

**Fabien PASTOUR** – Il y a eu un débat public en 2005 qui a conclu qu'il fallait une ligne nouvelle à grande vitesse.

**Serge RODRIGUES** – Une ligne nouvelle, mais pas forcément grande vitesse.

**Fabien PASTOUR** – Le niveau de vitesse est relatif suivant les endroits du territoire.

**Martine SIMON** – Je voudrais réagir aux cartes de présentation de la zone d'étude préférentielle par rapport à la proposition qu'a faite le Comité Cannes-Grasse où le positionnement de la gare Ouest 06 ne serait ni à Cannes ni entre Cannes et Grasse, mais serait à Grasse. Pour valider le fait du positionnement d'une gare à l'Ouest 06, ne pourrait-on pas dire qu'il faut une gare LGV entre Cannes et Grasse, Grasse inclus ? Cela veut dire aussi qu'il faut modifier la zone d'étude préférentielle puisqu'elle s'arrête avant Grasse.

**Philippe MARIE** – Faut-il le modifier ?

**Martine SIMON** – Je ne suis pas sûre que la gare actuelle de Grasse soit sur ce fuseau. Cela permettrait de ne pas trancher, mais de bien dire qu'il est nécessaire de réfléchir à une gare, située entre Cannes et Grasse, sans mettre le curseur sur le positionnement de la gare Ouest 06 tel qu'il est dans les études, sans mettre le curseur sur Cannes centre, tel qu'il est dans le scénario 4. Cela permettrait peut-être de faire un *reporting* au comité territorial. Il va falloir se sortir un peu du sujet.

**Jacques MOLINARI** – RFF a accepté la création de deux groupes de travail transversaux, l'un sur le fret et la logistique, l'autre sur les gares. Il y en a un troisième sur l'agriculture et la viticulture. Attendons que ces groupes aient travaillé et à partir des informations qui seront issues de ce groupe, nous pourrons peut-être avancer notre propre réflexion, en ce qui concerne ce secteur et les autres secteurs du département. Autrement dit, ne précipitez pas les choses. On comprend très bien votre motivation, vous tenez à cette gare, mais on ne prend pas de décision.

**Fabien PASTOUR** – Les deux groupes de travail que vous citez sont celui des gares et celui du fret. Prenons le fret. Est-ce que les décisions qui pourraient être portées sur le fret auront une influence quelconque sur le choix d'un scénario aujourd'hui ?

**Jacques MOLINARI** – Totalement !

**Fabien PASTOUR** – Non. Le groupe de travail « Gares » ne travaille pas sur la position des gares. Il travaille sur les fonctionnalités et les services en gare.

**Jacques MOLINARI** – C'est vous qui le dites. Il fera ce qui sortira de ses réflexions.

**Fabien PASTOUR** – Le groupe de travail « Gares » ne discutera pas du positionnement des gares.

**Jacques MOLINARI** – En ce qui concerne le fret, vous savez fort bien que si on assume le transit fret dans les Alpes-Maritimes, il faut que le réseau, dans les Alpes-Maritimes, soit maillé ferroviairement. Autrement dit, cela exclut la gare Ouest sur un tronçon direct à grande vitesse.

**Fabien PASTOUR** – La gare Ouest Alpes-Maritimes n'a aucun lien avec le fret.

**Jacques MOLINARI** – *A contrario*, si vous ne rendez pas compatible le nouveau tronçon à la traversée des Alpes-Maritimes, cela signifie que tout le fret circulera sur la ligne littorale qui est déjà saturée. Elle est saturée par les TER, elle le sera par la desserte de Cannes parce que la desserte de Cannes doit se faire dans les deux sens. En direction de l'Ouest, c'est relativement facile, vers l'Estérel, mais vers l'Est, elle sera très difficile à assumer, compte tenu de la charge de la ligne historique.

Troisième argument : le système sera toujours fragile parce que la gare historique est très fragile. Tout le monde le sait. Vous ne résoudrez pas cette question. On s'inscrit dans le long terme. Il ne faut pas commettre l'irréversible. Pour nous, l'irréversible, c'est le refus du maillage, c'est le refus de la mixité dans la traversée des Alpes-Maritimes. C'est la raison pour laquelle vous ne devez pas vous précipiter.

**Fabien PASTOUR** – On n'en est pas à choisir un tracé, Monsieur Molinari, mais un scénario. Clairement, je ne suis pas en train de vous demander où doit passer la ligne ni comment. Qu'il y ait du fret ou non, cela ne nous pose pas de souci. Le fret n'a rien à voir avec la gare Ouest Alpes-Maritimes. Le groupe de travail géographique, celui où nous sommes aujourd'hui, décidera de l'endroit où on met la gare. C'est de sa responsabilité. Ce n'est pas de la responsabilité du groupe thématique « Gares ».

**Jacques MOLINARI** – Bien sûr ! Ce n'est pas innocemment que vous avez décidé de saucissonner la réflexion de secteur géographique en secteur géographique. Vous l'avez fait pour exclure la réflexion générale, pour exclure la réflexion transversale.

**Fabien PASTOUR** – Vous vous trompez, Monsieur Molinari.

**Laurence GONTARD** – Monsieur Molinari, il est difficile de réfléchir à 600 personnes. Aujourd'hui, sur l'ensemble du projet, 600 personnes participent aux différents groupes de travail géographiques ou sectoriels. On ne peut pas avancer à 600 personnes. C'est impossible.

**Fabien PASTOUR** – Si vous voulez que le projet dure encore quarante ans, on met 600 personnes autour de la table et on n'obtiendra jamais rien. A cette échelle, en reportant des strates qui sont faites pour construire le projet, on arrive à avancer.

**Laurence GONTARD** – Est-ce que le groupe serait d'accord pour citer Madame Simon sur le fait qu'il y ait une gare grande vitesse, à positionner entre Cannes et Grasse ?

**Serge RODRIGUES** – Certains ont dit « non » et d'autres ont dit qu'ils réservaient leur réponse et qu'ils ne pouvaient pas le dire aujourd'hui. Ce sont des représentants du SCOT Ouest. Ce ne sont pas des petites structures. Ce sont des gens qui sont en charge de l'aménagement du territoire de l'Ouest des Alpes-Maritimes.

**Julien CHASSAGNE** – Il a été dit qu'on n'avait pas assez pris en compte ce qu'il y a dans le SCOT Ouest.

**Serge RODRIGUES** – Il y a eu une réunion du Bureau du SCOT Ouest vendredi dernier et ce point était à l'ordre du jour. C'était encore très clair, le Bureau a encore indiqué qu'il souhaitait qu'il y ait une desserte de Cannes et qu'il n'y ait pas de gare Ouest. Cela a été dit au Bureau du SCOT Ouest vendredi auquel j'ai assisté.

**Julien CHASSAGNE** – Je m'inscris en faux, on a vraiment pris en compte les éléments du SCOT Ouest puisqu'on a fait une synthèse qu'on a présentée aux co-financeurs. On ne peut donc vraiment pas entendre qu'on n'a pas pris en compte les éléments du SCOT Ouest.

**Serge RODRIGUES** – Je ne dis pas que vous ne les avez pas pris en compte, mais aujourd'hui, le groupe de travail ne peut pas décider contre la principale structure qui est en charge de l'élaboration du plan d'aménagement du territoire.

**Laurence GONTARD** – Quand le groupe de travail dit qu'il y a une desserte optimisée de Cannes, il est en phase avec le SCOT.

**Eugène CAUVIN** – Le scénario 4 propose une desserte du centre de Cannes. On tient donc compte des remarques.

**Serge RODRIGUES** – Je n'ai pas entendu dire par Cannes qu'il devait y avoir une gare nouvelle à l'Ouest des Alpes-Maritimes. Ce n'est pas la présentation de la ville de Cannes ou alors, c'est quelque chose qui était sous-entendu, mais pas exprimé et qui mérite d'être dit, si la ville de Cannes le pense aujourd'hui. Ce n'est pas ce que vous avez dit.

**Eugène CAUVIN** – On a quand même entendu dire par RFF que cela remettait en cause le projet.

**Serge RODRIGUES** – C'est facile, ça ! Quand on débat, on nous dit que cela élimine le projet. Donc, il n'y a plus de débat. Les conditions du débat sont un peu pipées. Qu'il y ait un vrai débat. Le groupe de travail assume sa position.

**Fabien PASTOUR** – Je ne peux pas vous laisser dire qu'il n'y a pas de débat parce qu'il y en a un.

**Serge RODRIGUES** – Oui, mais à chaque fois, vous nous dites que si on décide cette option, il n'y a plus de ligne. Qui sait si la SNCF sera opérateur sur cette ligne ? On ne sait pas.

**Fabien PASTOUR** – La SNCF n'est certes pas une entreprise commerciale comme les autres. Les principes qui régissent les dessertes de la SNCF sont à peu près les mêmes que ceux de toutes les entreprises ferroviaires du monde. Tant qu'ils ont des trains pleins, ils sont contents. Je pense que n'importe quelle entreprise ferroviaire européenne nous dirait la même chose que ce que nous a dit la SNCF. Moi, j'ai été honnête et Jean-Michel, mon patron, qui était là en réunion avec nous, l'a dit clairement. S'il n'y a pas la gare Ouest Alpes-Maritimes sur ce tronçon, la finabilité du projet, on ne la voit pas. On préfère vous le dire et être honnête pour ne pas avoir de mauvaise surprise et vous annoncer qu'on ne fera pas la ligne nouvelle.

**Philippe MARIE** – Lors de la précédente réunion, j'avais questionné Monsieur Cherrier. Je lui ai demandé – je lui ai même fait répéter – si cette gare était une subordonnée au projet et il a répondu par l'affirmative.

**Serge RODRIGUES** – On nous impose donc quelque chose dont nous sommes *a priori* un certain nombre à ne pas vouloir. Dans les deux cas, il y a donc des soucis pour la faisabilité de cette ligne. Sans la gare Ouest, il n'y a pas de ligne. Avec la gare Ouest, il y aura des problèmes pour faire la ligne parce qu'il n'y aura pas consensus. Dans les deux cas, il y a donc des soucis.

**Fabien PASTOUR** – Le but du groupe de travail est de trouver une solution médiane qui intéresse tout le monde, qui desserve tout le monde. Si tout était simple, il n'y aurait pas de groupe de travail.

**Jacques MOLINARI** – Le but du groupe de travail est d'essayer de vous faire dire ce que vous nous cachez.

**Fabien PASTOUR** – Arrêtez avec votre théorie du complot, Monsieur Molinari ! Je suis honnête.

**Rémi QUINTON** – Je suppose que chaque point de la ligne Cannes-Grasse n'est pas forcément compatible avec la mise en place d'une gare. Pour analyser les choses, pourrions-nous avoir un ensemble de sites potentiels de la gare, afin que l'on ne se prononce pas dans le vide ? Pour savoir si on veut une gare Ouest 06, il faudrait savoir déjà où on pourrait la mettre.

**Fabien PASTOUR** – Actuellement, je ne sais pas où est la gare, mais à partir des atlas, on peut regarder les zones où elle pourrait éventuellement être implantée.

**Rémi QUINTON** – Ce travail nous aiderait à voir si on veut cette gare ou pas. Sinon, je pense que l'on se prononce un peu dans le vide.

**Fabien PASTOUR** – C'est l'objet de la suite des groupes de travail, à savoir regarder l'ensemble des fuseaux à partir des fonctionnalités que l'on aura décidées.

**Laurence GONTARD** – Si vous n'êtes pas d'accord sur la gare, on ne va pas chercher où la positionner.

**Rémi QUINTON** – Si on trouve un endroit qui ne rend pas le projet infaisable et qui serait au Nord de Cannes, sur la ligne Cannes et Grasse, cela résoudrait peut-être la desserte de la ville de Cannes.

**Fabien PASTOUR** – Sur les positionnements potentiels d'une gare, il y a des analyses en cours. On essaie de comprendre le territoire du Nord au Sud, sur tous les aspects prospectifs et autres. Les études sont en cours, on n'a pas tous les éléments à ce jour. On peut éclairer le groupe au fur et à mesure, mais on n'a pas tous les éléments. Si on regarde de manière intuitive le territoire, à vue de nez, il y a trois grandes zones qui se caractérisent : une zone Nord qui est dans le secteur de Grasse, une zone centre entre Mougins et Mouans et une zone Sud qui serait le Nord de Cannes. Ces trois zones ont des enjeux différents que nous sommes en train de quantifier. Moi, intuitivement, je vois la gare plutôt dans le Nord de Cannes que vers Grasse, mais ce n'est que mon ressenti personnel. Ensuite, il faut que l'on fasse un éclairage avec des études qui ne sont pas terminées. On le verra ensemble quand on regardera les fuseaux puisque les deux sujets vont arriver au même moment.

**Serge RODRIGUES** – Est-ce que vous savez combien d'hectares sont nécessaires pour aménager une gare ?

**Fabien PASTOUR** – On a des éléments de chiffrage des surfaces. Cela dépend s'il s'agit d'une gare souterraine ou en surface. Là, il y a de fortes chances qu'elle soit souterraine. La gare fait 15 à 25 hectares.

**Joël CONSTANS** – Il faut une quinzaine d'hectares pour l'infrastructure. On a des quais de 400 mètres pour un TGV et les gares sont généralement à quatre voies, deux voies qui permettent aux circulations de filer et deux voies qui permettent aux circulations de s'arrêter. Pour passer de ces quatre voies à deux voies de part et d'autre, il faut 500 mètres de part et d'autre. C'est l'emprise de l'infrastructure proprement dite. En souterrain, c'est la même chose, mais une fois l'infrastructure réalisée, il faut réaliser un bâtiment voyageurs, les parkings. Si la gare est totalement souterraine, l'impact en surface est moindre. Si la gare est totalement en surface, il y a l'impact de l'infrastructure et de ses aménagements.

**Serge RODRIGUES** – Entre 15 et 20 hectares.

**Joël CONSTANT** – Oui, pour une gare de surface, mais comme le disait Fabien, sans rien dévoiler puisque nous sommes très en amont dans les études, vu le relief de l'ensemble du département, on est environ de 60 à 80 % en souterrain, voire plus. Même la gare se retrouve souvent en souterrain.

**Fabien PASTOUR** – L'avantage, c'est qu'on peut empiler les activités.

**Jacques MOLINARI** – Surtout des parkings.

**Joël CONSTANS** – 15 à 20 hectares, c'est sans les parkings.

**Fabien PASTOUR** – Je ne comprends pas votre question, Monsieur Molinari.

**Jacques MOLINARI** – On a vu des dessins de cette gare souterraine, avec un empilement de parkings.

**Fabien PASTOUR** – On peut éventuellement mettre une gare routière, des parkings et limiter l'impact au sol.

**Serge RODRIGUES** – Et la gare TER.

**Fabien PASTOUR** – Oui, qui serait dessus ou dessous.

**Rémi QUINTON** – Je voudrais poser une question au groupe de travail. Si on trouvait un site potentiel pour cette gare à la limite de la proche agglomération cannoise qui serait desservie par les TCSP de Cannes, est-ce qu'il y aurait une meilleure acceptabilité de cette gare ?

**Philippe MARIE** – J'interviens parce que le secteur de Cannes Nord a été prononcé. Je dirais qu'une gare se place par rapport aux besoins de clientèle. Elle ne se place pas parce que le territoire est plus disponible à tel ou tel endroit. Je distingue bien la desserte de la gare et la desserte TGV qui doit absolument concerner Cannes centre. Des scénarii ont été choisis par les co-financeurs. Il y a quand même un cadre dans lequel les avis sont donnés. L'avis de la ville de Cannes ne peut pas être donné dans un autre cadre que celui arrêté par les co-financeurs dont la ville de Cannes ne fait pas partie. La ville de Cannes demande une desserte TGV. Son territoire ne peut pas porter une gare TGV, dans le cadre des scénarii arrêtés par les co-financeurs ou alors, c'est un autre cadre de financement.

**Fabien PASTOUR** – Quand je parlais de Cannes Nord, je ne parlais pas de Cannes. Je parlais d'un secteur, au Sud de la ligne, qui serait entre Mougins et Cannes. Si on découpe la ligne de Grasse en trois secteurs, ce serait le secteur Sud.

**Philippe MARIE** – Dans le mécanisme du projet, il est nécessaire également que le tour de table financier puisse arrêter et fixer les choix. Or le tour de table financier n'est pas encore fait. Il n'interviendra qu'après. Qui nous garantit à l'heure actuelle que notre avis sera retenu dans le cadre d'un tour de table financier ?

**Fabien PASTOUR** – Je retiens ce que vous dites, mais dans la finançabilité du projet, il y a quand même deux éléments différents. Cette gare Ouest Alpes-Maritimes, où qu'elle soit, comme l'a dit Jean-Michel Cherrier lors du dernier groupe, est un prérequis à cette ligne nouvelle car son financement n'est pas du tout dans le même principe de ce qui pourrait être une folie demandée par une commune à laquelle on demanderait de payer. Dans l'esprit, c'est vraiment différent. C'est une gare qui justifie la ligne nouvelle et la ligne nouvelle justifie cette gare.

**Rémi QUINTON** – Elle a le droit d'être chère.

**Fabien PASTOUR** – Je ne sais pas, mais elle a un besoin d'exister et elle a une finançabilité qui est induite par toutes les circulations qu'elle va générer.

**Eugène CAUVIN** – Vous la situez sur la commune de Mougins.

**Fabien PASTOUR** – Il n'y a pas de dessin. Je vous promets qu'elle n'est pas arrêtée.

**Eugène CAUVIN** – Pour le moment, elle est sur la commune de Mougins.

**Fabien PASTOUR** – Il y a quinze jours, on me disait qu'elle était à Mouans. Ça change.

**Laurence GONTARD** – Je ne sais pas quoi écrire. On va me demander d'écrire quelque chose. Je vous demande de m'aider.

**Bernard LEVERE** – Je n'entends pas de consensus.

**Laurence GONTARD** – On est d'accord, il n'y a pas de consensus.

**Eugène CAUVIN** – Vous donnez le détail de ce qui a été dit. Vous dites que tel et tel se sont prononcés pour cela et que d'autres ne se sont pas prononcés.

**Laurence GONTARD** – Y a-t-il un point sur lequel tout le monde est d'accord, sans parler de la gare ? Ceux qui se sont positionnés en faveur d'un scénario ont tous mis en avant le maillage. Est-ce qu'on peut dire que le groupe met en avant le maillage dans le choix de ces scénarios ?

**Eugène CAUVIN** – Oui. La desserte optimisée de Cannes.

**Laurence GONTARD** – Oui, tout le monde est d'accord sur la desserte optimisée de Cannes. C'est noté. Le maillage aussi ?

**Bernard LEVERE** – Quel maillage ? Entre un maillage sur une gare Ouest et un maillage sur Cannes, les maillages sont différents.

**Laurence GONTARD** – Tout à fait, mais si on raisonne à l'échelle de l'ensemble du trajet, certains scénarios facilitent le maillage plus que d'autres. J'ai entendu aussi que l'opportunité du raccordement du scénario 4 n'était pas évidente et n'était pas retenue par Cannes.

**Philippe MARIE** – Elle n'est pas retenue par Cannes par rapport à un coût efficacité.

**Pascal TEISSEIRE** – Les autres scénarios présentent aussi un maillage, mais par l'Est-Var.

**Serge RODRIGUES** – On peut dire, sans isoler la desserte de Cannes, que le maillage est intéressant sur l'ensemble de la ligne.

**Laurence GONTARD** – On peut dire ça.

**Julien CHASSAGNE** – Je voudrais apporter un élément sur le maillage. Il faut voir que la position du GIR MARALPIN sur le maillage fret est partagée par très peu d'acteurs.

**Jacques MOLINARI** – Ne soyez pas restrictif. Il ne s'agit pas du maillage fret, il s'agit de maillage total, c'est-à-dire du TER aussi. Il faut que l'on puisse, en cas de coupure sur la ligne littorale, faire basculer, sur les sections nouvelles, tous les trafics. La sécurisation est très importante. Ne vous arrêtez pas au fret.

**Julien CHASSAGNE** – Laissez-moi terminer, Monsieur Molinari. Je ne m'arrête pas au fret, mais tous les co-financeurs sont contre le fait de faire passer du fret sur la ligne nouvelle, position qui est notamment défendue par le GIR MARALPIN. En deux mots, une ligne nouvelle mixte, c'est à peu près 30 % de coûts supplémentaires, ce qui est énorme. On parle de 4 à 5 milliards d'euros. Si on regarde les autres projets fret en France, c'est gigantesque. Le transit fret se fait *via* Modane. C'est là où tous les investissements sont concentrés en France. On parle de ligne mixte en France sur Montpellier-Perpignan où il passe une centaine de trains par jour. Sur l'axe Marseille-Vintimille, il y a six trains. Il y en aura peut-être douze ou vingt demain, mais on ne voit vraiment pas ce qui pourrait justifier une ligne nouvelle mixte de Marseille à Vintimille.

**Jacques MOLINARI** – Il ne s'agit pas de ça ! Il ne s'agit pas de Marseille-Vintimille, mais de l'Estérel à Vintimille. Vous ne pouvez pas, par des raccourcis de ce type, essayer d'influencer les participants à cette réunion. Le prix que vous évoquez est le prix de tracés à grande vitesse. Or entre Cannes et Nice, il y a 30 kilomètres, la grande vitesse n'a aucun sens technique, ferroviaire. Autrement dit, on peut réduire les coûts et avoir des tracés compatibles en réduisant la vitesse. On peut démontrer très facilement – vous le trouverez dans nos écrits – que monter à grande vitesse entre deux gares d'arrêt générales que seront quasiment inmanquablement Cannes et Nice, n'a aucun sens. Les coûts seraient réduits. Vous jouez sur les coûts, vous nous assénez de coûts, de surplus de coûts, mais on aimerait bien que vous les décortiquiez, non pas sous la forme de tableaux comparatifs, mais que vous expliquiez pourquoi. On en vient au tracé parce que forcément, pour estimer ces coûts, vous avez fait des tracés et ces tracés, il faut y accéder. Si

vous ne débridez pas ce qu'il y a dans vos cartons pour nous expliquer les raisons qui vous font peser sur nos décisions arbitrairement, on ne s'en sortira pas.

**Fabien PASTOUR** – Pas trop d'arbitraire, s'il vous plaît, Monsieur Molinari. On en a parlé la dernière fois, le coût des lignes nouvelles mixtes est supérieur de 30 %. C'est ce que l'on constate partout. Pourquoi ? Les pentes qui sont admissibles en fret ne sont pas du tout les mêmes que celles admissibles pour un train à grande vitesse. Cela veut donc dire des longueurs de tunnels totalement différentes entre le fret et la grande vitesse. Cela veut dire aussi des tunnels différents. Quand le fret croise des passagers, dans un tunnel, on ne doit avoir qu'un train fret, pendant que tous les trains passagers attendent qu'il sorte. Sinon, cela veut dire faire du bitube partout et du bitube beaucoup plus gros, qui coûte plus cher.

**Jacques MOLINARI** – Vous mélangez tout !

**Fabien PASTOUR** – Monsieur Molinari, dès lors qu'on ne va pas dans votre sens, on mélange et on est arbitraire. Alors, arrêtez ! Laissez les gens parler. Vous avez coupé Julien, vous me coupez. On est là pour échanger. Laissez-nous échanger. Je peux vous montrer les études, je peux même faire venir un spécialiste, mais on va perdre du temps.

**Jacques MOLINARI** – Non, ce ne sera pas du temps perdu.

**Fabien PASTOUR** – Je vous dis que le coût supplémentaire est de 30 % au minimum, si ce n'est pas beaucoup plus parce qu'on a beaucoup de tunnels ici.

**Serge RODRIGUES** – Le problème, c'est qu'on va avoir une ligne nouvelle et on va garder 18 000 camions par jour sur l'autoroute A8. Ce n'est pas possible. Je ne peux pas imaginer qu'on ait une ligne nouvelle dans le département et qu'on assumera 18 000 camions et peut-être 20 000 ou 25 000 demain.

**Fabien PASTOUR** – Comme le dit Julien, si on met ces camions sur des trains, ils ne passeront pas par ici, ils passeront par Modane.

**Julien CHASSAGNE** – On a fait des entretiens. Fret SNCF nous dit qu'il n'y a pas d'intérêt d'avoir une ligne mixte. Tous les co-financeurs nous disent qu'il n'y a pas d'intérêt d'avoir une ligne mixte. La moitié des associations qui sont dans le groupe de travail « Fret », nous disent la même chose. Il n'y a que le GIR MARALPIN, peut-être l'URVN, qui défend cette position. Il y a vraiment une convergence sur cette question parce que sur le territoire, il y a énormément de tunnels et des problèmes de pentes qui font qu'il est très complexe d'ajuster la ligne en termes de fret.

**Gérard ROBERT** – Le fret a été abandonné dans les Alpes-Maritimes. On le voit ici sur la ligne Cannes-Grasse puisque le rangement des voitures de Mouans-Sartoux a été abandonné et le transport de ciment a été abandonné. Tout a été abandonné progressivement. Quand vous citez des chiffres de fret actuel, vous dites qu'il y a très peu de choses par rapport à certaines lignes. Oui, parce qu'on l'a abandonné. N'est-il pas opportun de prévoir un peu l'avenir et de se dire qu'il serait bien de se conserver la possibilité du fret, même si cela coûte un peu cher ? Un jour ou l'autre, on pourra peut-être récupérer ces trafics pour les enlever à la route. Actuellement, toutes les voitures qui étaient livrées soit à Antibes soit à Mouans-Sartoux, sont livrées par la route ; le ciment est livré par la route.

**Fabien PASTOUR** – Tout à l'heure, Monsieur Molinari nous a demandé de présenter la page 22 du PowerPoint qui a été présenté au groupe « fret ». Dans ce *slide*, il y a une chose intéressante. On a voulu faire l'estimation de ce que l'on pourrait mettre sur les rails, pour voir si le nombre de trains, c'est-à-dire les 800 000 tonnes en question, pouvait générer suffisamment de circulations pour justifier un investissement sur une ligne mixte. Il y a le ciment, il y a plein de choses que vous citez. Clairement, même si on mettait tout ce que l'on peut sur les trains, le besoin de circulation ne justifierait pas la création d'une ligne mixte fret/grande vitesse.

**Rémi QUINTON** – Sachant que dans la journée, il n'y a pas que des heures de pointe pour les TER, pourriez-vous nous dire le nombre maximum de trains fret que l'on pourrait faire circuler sur la ligne classique ? Est-ce qu'il y a une estimation ?

**Fabien PASTOUR** – L'idée est qu'il est assez difficile de dire exactement le nombre de trains par jour. Par contre, on peut y réfléchir en prenant le graphique en heures de pointe et en se disant qu'il n'y a plus que la moitié des TER, en dehors de ces heures de pointe et que tous ces sillons de TER peuvent être remplacés par du fret. Le train fret va rouler en moyenne à la même vitesse que le TER. On peut donc remplacer les TER par du fret, ce qui peut faire un certain nombre de trains par heure. Ensuite, il y a la nuit, en dehors des plages travaux de RFF. Les plages travaux sont le moment où RFF entretient les voies. La nuit, il y a aussi la possibilité de ne mettre que des trains fret. Ce n'est pas très favorable pour les gens qui dorment parce que cela fait du bruit. L'avantage, c'est qu'avec la nouvelle infrastructure, on aura des trous dans la journée pour mettre du fret, ce que l'on n'a pas actuellement. Je ne peux pas vous dire le nombre exact, mais cela fait quand même un certain nombre.

**Jacques MOLINARI** – On traverse la ville avec des matières dangereuses.

**Serge LEVERE** – La Bocca peut-elle accueillir du fret aujourd'hui et dans le futur, par rapport aux projets qui sont annoncés ?

**Philippe MARIE** – Cannes-Marchandises est un territoire à enjeux de quatre hectares. Il est en bord de mer et il n'y a pas, à l'heure actuelle, de masse critique, pour assumer un dégroupage de l'ensemble des fournitures qui approvisionneraient l'agglomération de Cannes. Nous avons fait déjà une étude qui nous le démontre.

**Eugène CAUVIN** – Vous n'avez pas répondu à la question de Monsieur Molinari. Cannes et Nice sont distantes de 30 kilomètres. On sait que le TGV va être à une vitesse de 250 km/h. Quelle sera la vitesse effective entre Cannes et Nice ?

**Fabien PASTOUR** – Entre Ouest Alpes-Maritimes et Nice, un train à grande vitesse qui part de Nice, au bout de deux minutes, est à pleine vitesse souhaitée. Il peut être à 300 km/h. En deux minutes, il atteint sa vitesse de croisière.

**Jacques MOLINARI** – C'est faux ! Nous avons les impacts de la direction technique de la SNCF. Une mise en vitesse à 300 km/h nécessite une douzaine de minutes.

**Fabien PASTOUR** – Je ne pense pas, Monsieur.

**Jacques MOLINARI** – Informez-vous.

**Fabien PASTOUR** – Je vous rassure, nous nous sommes informés. Le temps de décélération d'un TGV qui s'arrête par exemple à Aix-TGV est de deux minutes. Il commence à ralentir deux minutes avant la gare. Il arrive à la gare, il s'arrête trois minutes et il lui faut deux minutes pour repartir, ce qui fait cinq minutes pour un arrêt en gare. Entre Ouest Alpes-Maritimes et Nice, imaginons qu'il y ait une dizaine de minutes de trajet. Cela veut dire que le train a le temps d'arriver à pleine vitesse. Vu que tous les trains ne s'arrêtent pas à Ouest Alpes-Maritimes, à la différence de Nice Aéroport et Nice ville, des trains vont donc traverser cette gare et potentiellement, suivant la manière dont sera pensée cette gare, pourront la passer à pleine vitesse. On pose la question de la vitesse au moment où l'on arrive sur un nouveau pôle d'échange d'arrêt général, Nice Aéroport parce que tous les trains vont s'y arrêter. Cela vaut donc le coup de ralentir avant et de concevoir la ligne avec une vitesse plus faible par tronçon, pour pouvoir avoir des contraintes de tracé qui permettent d'insérer plus facilement le débouché dans Saint-Laurent-du-Var, pour arriver sur Nice Aéroport. Ensuite, on peut être à pleine vitesse potentiellement. On n'a donc pas de contrainte sur la vitesse. On peut être à des grandes vitesses.

**Jacques BIOLAY** – J'aimerais revenir sur, me semble-t-il, un point fondamental qui est le suivant. Est-il envisageable de mettre une gare TGV à Cannes, dans la mesure où les financeurs ne

veulent pas améliorer la desserte Cannes-Nice ? C'est ce que vous nous aviez dit la dernière fois et je crois qu'il faudrait peut-être le rappeler aussi.

**Fabien PASTOUR** – Je n'ai pas compris. Pouvez-vous répéter ?

**Jacques BIOLAY** – Il nous a été dit, la dernière fois, qu'il était impossible d'améliorer la desserte entre Cannes et Nice et que les financeurs ne voulaient pas en entendre parler.

**Fabien PASTOUR** – Entre Cannes et Nice, s'il n'y a pas de ligne nouvelle, il faut rajouter des infrastructures tellement importantes que le schéma de desserte ne peut pas être respecté sans investissements monstrueux.

**Jacques BIOLAY** – Les financeurs ont donc refusé de s'engager dans cette voie, ce qui revient à dire qu'il est impensable d'installer une gare TGV à Cannes puisqu'on ne peut pas aller plus loin.

**Philippe MARIE** – C'est évident !

**Jacques BIOLAY** – C'est une évidence, encore faut-il la prendre en compte. Si on ne prend pas cette évidence en compte, on peut discuter éternellement d'une gare, qu'elle soit n'importe où, mais de toute façon, la nouvelle gare devient obligatoire, dans cette optique. Il faut le dire et le répéter.

**Laurence GONTARD** – J'ai l'impression que personne, aujourd'hui, n'a dit qu'il pensait qu'il fallait une gare nouvelle à Cannes centre. Je ne l'ai pas entendu.

**Jacques MOLINARI** – Nous, nous l'avons écrit.

**Laurence GONTARD** – A Cannes La Bocca, Monsieur Molinari.

**Jacques MOLINARI** – Soucieux des coûts, il est évident que faire une gare d'interconnexion et d'arrêt voyageur nous paraît être une solution économique. Nous l'avons dit. Nous mettons cela en balance avec le prix d'une gare souterraine quelque part au niveau de Mouans-Sartoux par exemple. C'est la raison pour laquelle on aimerait bien mettre en balance les coûts et la manière dont vous les estimez à la lumière des tracés que vous avez choisis.

**Fabien PASTOUR** – Il n'y a pas de tracés.

**Jacques MOLINARI** – J'emploie volontairement le terme « tracé ». Vous avez étudié ce que vous appelez des scénarios. Moi, j'appelle cela des tracés. Il faut bien savoir par où passer. Vous l'avez fait, vous nous les cachez. Vous jouez au chat et à la souris, mais tant que vous n'aurez pas loyalement explicité vos choix, on ne pourra pas adhérer à vos explications.

**Fabien PASTOUR** – Monsieur Molinari, vous n'adhérez pas, je ne vous convaincrs pas, je n'y arriverai pas. Tout le reste du groupe de travail, ayez pitié de moi, croyez-moi, je vous le jure, on parle de scénarios. Les gens du Comité Cannes-Grasse qui ont déjà travaillé avec moi savent que je suis honnête, la plupart du temps. Honnêtement, il n'y a pas de tracé. Il ne voudra jamais être d'accord avec moi. Tant pis !

**Serge RODRIGUES** – Aujourd'hui, le SCOT n'a pas clairement dit qu'il souhaitait une gare à Cannes centre, mais c'est ce qui est décidé dans le projet de territoire.

**Laurence GONTARD** – Moi, j'ai entendu « desserte ».

**Serge RODRIGUES** – Certes, mais le SCOT n'a pas mis de gare TGV ailleurs.

**Fabien PASTOUR** – Dans le SCOT, il est écrit la desserte de Cannes.

**Serge RODRIGUES** – La gare de Cannes centre est en capacité d'accueillir la desserte LGV.

**Fabien PASTOUR** – Il parle de desserte.

**Serge RODRIGUES** – Il parle de la desserte. Dans le SCOT, il est proposé d'offrir à la gare de Cannes centre la capacité d'accueillir la future gare TGV et le centre du système de transports

collectifs. Pour l'instant, c'est écrit de cette façon dans le projet. Dans le schéma, il y a n'a pas de deuxième gare TGV. On demandait que cette opportunité d'avoir une gare TGV sur Cannes soit réellement étudiée, en fonction de l'ensemble du projet de territoire qui est dessiné par le SCOT. Il n'y a aucun scénario qui nous propose un choix sur une gare TGV seulement à Cannes centre.

**Laurence GONTARD** – Non, ce scénario a été rejeté en raison de son surcoût.

**Serge RODRIGUES** – Je comprends qu'aujourd'hui, on n'a pas le choix entre dire « oui » ou « non » à une gare Ouest Alpes-Maritimes. Si on dit « non », il n'y a pas de ligne LGV et la gare Cannes centre avait été supprimée d'entrée.

**Jacques MOLINARI** – A quoi sert la concertation ?

**Fabien PASTOUR** – La concertation sert à savoir les fonctionnalités que vous souhaitez dans cette gare par exemple, où vous voulez la mettre. Le groupe de travail géographique a toute liberté sur les gares qui sont sur le territoire. Il s'éclaire des avis du groupe thématique « Gares » pour améliorer ses propositions. C'est un entrant pour notre réflexion, sur la partie liée aux fonctionnalités et autres. Le groupe thématique « Gares » ne décide pas de l'implantation des gares. La décision se fait ici.

**Rémi QUINTON** – Quel que soit le scénario, 1, 2, 3 ou 4, l'emplacement de la gare ne dépend pas du scénario. Elle est là de toute façon.

**Serge RODRIGUES** – Vous avez bien vu que les quatre scénarii, pour les Alpes-Maritimes, ne changeaient pas grand-chose.

**Eugène CAUVIN** – Les gens sont-ils d'accord sur une gare Ouest ?

**Laurence GONTARD** – Ce n'est pas tranché.

**Eugène CAUVIN** – Est-ce que les gens sont d'accord pour mettre une gare entre Cannes et Grasse sans citer de lieu ?

**Laurence GONTARD** – On me demande si le groupe est d'accord pour qu'il y ait une gare entre Cannes et Grasse, sans citer le lieu ?

**Bernard LEVERE** – Les Alpes-Maritimes peuvent-elles se permettre de faire un bras d'honneur à une gare à l'Ouest ? Est-ce qu'on a besoin d'une gare à l'Ouest ? Procédons par élimination.

**Laurence GONTARD** – Sinon, il n'y a pas de projet.

**Serge RODRIGUES** – On demande que la desserte de l'Ouest des Alpes-Maritimes soit optimisée grâce à la gare de Cannes

**Eugène CAUVIN** – Vous demandez si les gens sont d'accord pour une gare entre Cannes et Grasse.

**Laurence GONTARD** – On va passer au vote. Ceux qui sont pour la gare Ouest Alpes-Maritimes lèvent le doigt.

**Jacques MOLINARI** – Non, on ne vote pas.

**Fabien PASTOUR** – Il y a une question intéressante de Monsieur Rodrigues. Qui est maître d'ouvrage des gares ? Sur les lignes nouvelles, le maître d'ouvrage des gares nouvelles, c'est Réseau Ferré de France, intégralement, c'est-à-dire la partie ferroviaire, l'exploitation, les parkings, l'extérieur. La maîtrise d'ouvrage est sous la responsabilité de RFF et RFF sera propriétaire de la gare, à l'issue de sa construction. Il en délèguera l'exploitation à une société qui s'appelle SNCF Gares et Connexions et qui est l'entité de la SNCF qui gère les gares au sein de la SNCF.

**Serge RODRIGUES** – Ce n'est pas Vinci ou Eiffage qui va construire la ligne ?

**Fabien PASTOUR** – S'il y a une autre modalité de financement et qu'il y a un partenariat public/privé, cela dépendra de ce que veut faire le concessionnaire. Il se peut qu'il confie sa gestion des gares. Il est possible que le concessionnaire gère les gares.

**Serge RODRIGUES** – C'est une solution qui n'est pas écartée.

**Fabien PASTOUR** – Actuellement, Monsieur Cousquer qui pilote la mission de financement, est en train de réfléchir à toutes les manières imaginables ou à tout ce qui a pu être fait de part le monde pour financer les infrastructures à ce jour. Cela fait partie des options possibles.

**Bernard LEVERE** – Quelles sont les échéances sur le financement par rapport à l'évolution éventuelle des scénarios ? Quand Monsieur Cousquer remet-il sa copie ?

**Julien CHASSAGNE** – Il fera une première présentation au COPIL de décembre, avec les questions liées au phasage. Puis, il va continuer de creuser sa réflexion.

**Fabien PASTOUR** – Il va faire un premier état des lieux pour décembre et ensuite, on verra ce qui est le plus approprié pour notre projet.

**Rémi QUINTON** – Vous annoncez une gare Ouest Alpes-Maritimes à 700 millions d'euros. C'est ce que l'on voit dans tous les scénarios. Qu'est-ce qu'inclut ce coût ?

**Fabien PASTOUR** – Cela comprend le coût complet de la gare, de l'achat du terrain jusqu'à l'aménagement des accès routiers qui vont bien ou certains aménagements pour faciliter l'accès à la gare.

**Jacques MOLINARI** – Combien coûterait une gare à Cannes La Bocca, sur un terrain dont vous êtes propriétaires ?

**Fabien PASTOUR** – Le scénario de Cannes souterrain a été chiffré à 1,7 milliard de plus et celui de Cannes La Bocca à 200 millions d'écart parce que la gare est plus petite.

**Jacques MOLINARI** – Pourquoi des gares souterraines ?

**Fabien PASTOUR** – Parce que pour y accéder, il faut que l'on soit en souterrain.

**Jacques MOLINARI** – C'est insensé !

**Fabien PASTOUR** – Soit vous passez en surface, dans une zone assez dure, à Cannes. Entre Cannes centre et Cannes La Bocca, la seule différence tient à la taille de la gare. Sinon, elles sont quasiment identiques en termes de tracé et de système de passage. Si vous pensez pouvoir passer en surface, Monsieur Molinari, faites-nous la démonstration. Il y a environ 200 millions d'euros d'écart entre les deux. C'est donc un surcoût phénoménal pour quelque chose qui peut tuer le projet.

**Laurence GONTARD** – On va remonter au COTER, au comité territorial, le fait que le groupe est pour une ligne nouvelle dans les Alpes-Maritimes, qu'il est pour la recherche d'une desserte optimisée de Cannes centre, qu'il privilégie les scénarios avec maillage, en dehors de la question du raccordement sur Cannes et que le sujet de la gare Ouest Alpes-Maritimes sera débattu une nouvelle fois à l'issue des présentations de la SNCF qui seront faites lors du prochain groupe de travail. Est-ce que cela vous va ?

**Pierre DESRIAUX** – Ce n'est pas l'existence d'une gare, c'est le positionnement d'une gare.

**Laurence GONTARD** – Non, j'aimerais bien que ce soit la position. Si ce n'était que la position, on aurait atteint l'objectif. Ce n'est pas ce que j'ai compris.

**Eugène CAUVIN** – Est-ce que le maillage dont vous parlez est le maillage de la ligne à Cannes ou le maillage dans les Alpes-Maritimes ?

**Laurence GONTARD** – Non, en général.

**Laurent PINON** – Je comprends depuis tout à l'heure que l'on n'a pas le choix de l'existence d'une gare à l'Ouest des Alpes-Maritimes.

**Serge RODRIGUES** – On ne peut pas prendre cette décision sans l'avis des élus, du SCOT Ouest en particulier.

**Laurent PINON** – Ce choix étant *a priori* entendu, on n'a pas d'autres alternatives.

**Fabien PASTOUR** – Les élus pourront se positionner lors de la commission consultative des élus qui sera réunie par le Préfet bientôt.

**Serge RODRIGUES** – On est un certain nombre ici à être de ce territoire et je trouve qu'il est plutôt bien de dire que l'on se positionnera après.

**Eugène CAUVIN** – Quelle est la position du Maire de Mougins ?

**Fanny CATROUX** – La commune de Mougins ne s'est pas encore exprimée officiellement.

**Philippe MARIE** – Il importe également que l'opération se réalise dans un cadre de financement réaliste.

**Fabien PASTOUR** – Oui, c'est un élément qui est ressorti plusieurs fois.

**Laurence GONTARD** – J'imagine que tout le monde est d'accord avec cela. Est-ce que quelqu'un a quelque chose à ajouter ? On va essayer d'être un plus performant qu'à l'issue du premier groupe. On espère que vous aurez le compte rendu en ligne, sur le site un peu plus vite. Evidemment, si vous avez des remarques à faire sur ce compte rendu, vous avez l'adresse concertation 06, n'hésitez pas.

**Fabien PASTOUR** – Je vous diffuserai le verbatim dès que je le recevrai, comme je l'ai fait là, par mail. Il y a un délai de dix jours pour faire le verbatim. Dès qu'on le reçoit, il n'est pas mis en forme RFF ni en qualité, je vous le diffuse. Vous le retrouverez ensuite sur le site, mis en qualité. Il y aura une page de garde qui correspond à la norme RFF, mais pour le reste, il y aura exactement la même chose dedans. Dès qu'on l'a, on vous le diffuse.

**Jacques MOLINARI** – On ne peut guère faire de commentaires sur le compte rendu avant que nous n'ayons reçu le verbatim.

**Fabien PASTOUR** – Le verbatim est une synthèse, le compte rendu contient tous les échanges. S'il y a des observations sur le compte rendu, on pourra éventuellement le modifier.

**Pierre DESRIAUX** – Le verbatim n'est pas accessible sur le site.

**Laurence GONTARD** – Il le sera, mais nous l'avons reçu vendredi. On l'a diffusé tout de suite. Il est codifié et il doit être mis en ligne aujourd'hui. On se retrouve le 7 novembre à Grasse, dans les locaux de la CAPAP. On vous fera un retour des échanges qui auront eu lieu avec le comité territorial et on commencera à étudier les cartes.

*La séance est levée à 18 heures 08.*

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> –  
[infofrance@ubiquis.com](mailto: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