

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE LOCALE
VILLENEUVE-LOUBET,
13 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 21/10/2016

LES ETUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



SOMMAIRE

PRESENTATION DES PARTICIPANTS 3

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR 9

ECHANGES AVEC LE PUBLIC 15

La réunion s'ouvre à 18 heures 43.

La réunion est animée par Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil).

PRESENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous allons débiter cette réunion de concertation relative au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, et en particulier aux aménagements dits de « Priorité 1 ».

Bienvenue, et merci d'avoir répondu « présent » aux invitations qui ont été formulées par différents médias. Cette première réunion publique locale, dans la commune de Villeneuve-Loubet, fait suite à trois réunions d'ouverture qui se sont tenues respectivement à Nice, Marseille et La Crau, hier, dans le Var. Elles ont lancé et ouvert le processus de concertation.

La réunion de ce soir se tient à la demande de la commune de Villeneuve-Loubet, pour vous apporter des informations et pouvoir échanger sur le contenu du projet.

Je me présente : Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour l'ensemble du processus de concertation. J'aurai la charge d'animer ensuite les échanges, après les temps d'intervention et de présentation.

Cette réunion d'ouverture sur Villeneuve-Loubet sera suivie – vous le verrez dans la présentation qui sera faite par SNCF Réseau – de différentes autres réunions. Il y aura d'autres réunions publiques locales qui vont se tenir dans différentes communes. Il y aura également des réunions spécifiques sur les gares nouvelles, des réunions qui se tiendront sous forme d'ateliers sur la prise en compte de l'environnement et du développement durable dans la démarche du projet. Le processus se terminera ensuite, dans le courant du mois de décembre, par des réunions de synthèse, qui feront une sorte de pré-bilan et de pré-synthèse de l'ensemble des échanges qui auront eu lieu durant la concertation, les échanges en réunion publique ou aussi les différentes contributions qui auront été formulées sur Internet et sous différents modes qui sont mis à disposition du public par SNCF Réseau.

Voici l'ordre du jour de la réunion de ce soir et la manière dont elle va se dérouler : Monsieur LUCA, Député-Maire, va formuler un mot d'accueil et présenter les différents élus présents à la tribune.

Je vous présente Jean-Michel CHERRIER, qui est Directeur territorial adjoint, et responsable du projet de Ligne Nouvelle, et Nicolas GUYOT, qui est Directeur des études pour la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Il y aura ensuite une présentation par SNCF Réseau des principales caractéristiques du projet, présentation assez courte. Ensuite, on prendra un temps d'échanges pour des questions-réponses, pour vous permettre de poser les questions que vous souhaitez et de permettre à SNCF Réseau d'y apporter les réponses que vous attendez.

Sans plus tarder, je laisse la parole à Monsieur LUCA.

Lionnel LUCA, Député-Maire de Villeneuve-Loubet

Merci. Bienvenue à vous tous et à vous toutes. Bienvenue à la SNCF, qui vient nous présenter son projet. J'ai à mes côtés :

- Marie BENASSAYAG, Première adjointe, déléguée aux finances et aux transports dans notre commune. Elle est également – c'est à ce titre qu'elle interviendra tout à l'heure dans le débat – Vice-présidente du Conseil départemental, en charge des transports ;
- Laurent COLLIN, Adjoint délégué au développement durable ;
- Serge JOVER, qui a la délégation spécifique sur la Ligne Nouvelle.

Nous serons quatre élus officiels, mais je salue les autres élus, d'abord de Villeneuve-Loubet, qui sont présents. J'en vois d'autres des communes environnantes. Donc, bienvenue.

Vous me permettrez de vous dire que la priorité sera d'abord donnée aux Villeneuvois, puisque nous nous réunissons à Villeneuve-Loubet et que nous souhaitons que ce soient les Villeneuvois qui s'expriment sur un sujet qui les intéresse dans leur commune. Je le dis parce que, le 17, il y aura la même réunion publique – en couleurs – à Valbonne, le 18 à Mougins, le 20 à Cagnes-sur-Mer, le 27 à Saint-Laurent-du-Var et le 9 novembre à Biot. C'est juste pour permettre aux autochtones, aux indigènes, d'avoir pleinement la parole, même si je ne doute pas que ceux qui viennent de l'extérieur ont des choses passionnantes à nous dire. Nous sommes un peu grégaires, et ce soir, nous voulons donc parler de ce qui nous intéresse, c'est-à-dire de notre territoire.

S'agissant des réflexions générales et les philosophies plus amples, il y a des réunions publiques générales pour cela. Je me permettrai donc, Monsieur le Directeur, de considérer que nous nous centrons sur ce qui nous concerne.

Pour ce qui concerne Villeneuve-Loubet, lorsque le projet de Ligne Nouvelle a été présenté, il y a maintenant 3 ans, dans l'année 2013, nous avons eu la stupeur de voir que la Ligne Nouvelle allait nous faire un superbe viaduc sur notre territoire, sûrement adapté à notre commune. Il est bien évident que cela a tout de suite soulevé des protestations fermes et un peu virulentes, notamment en ce qui me concerne, comme Député à ce moment-là - et toujours aujourd'hui -, mais également comme Vice-président en charge de l'environnement au Conseil départemental.

Il y avait eu l'ouverture possible de registres dans les communes. J'ai regretté, en son temps, que la commune de Villeneuve-Loubet n'ait pas cru devoir demander à sa population de venir à la Mairie dire ce qu'elle pensait de ce projet. Il n'y a eu aucun registre ouvert pour la circonstance. Bien évidemment, nous étions en pré-campagne d'une élection municipale qui allait intervenir, et je l'ai donc fait, dans ma campagne, avec ma permanence, pour permettre à un certain nombre de Villeneuvois de s'exprimer.

Les réponses ont été éloquentes. Nous vous les avons transmises, d'ailleurs. Je pense que cette mobilisation de la population a été un élément non négligeable – même s'il n'est jamais très essentiel dans ce genre de chose – qui a fait que vous avez bien voulu reconsidérer les choses et faire l'étude d'une mise en souterrain sur notre territoire. C'était ce qui vous était demandé.

Nous avons eu, l'année dernière, la confirmation que les études que vous aviez pu faire sur notre territoire permettaient effectivement que la Ligne Nouvelle passe totalement en souterrain sur notre commune. C'était donc pour nous une nouvelle satisfaisante. A ce titre, notre position, pour moi qui suis devenu Maire, restait dans une cohérence, à savoir que nous ne sommes demandeurs, *a priori*, d'une ligne nouvelle, mais l'autre élément qui nous paraissait devoir être pris en compte, et

qui ne l'était pas à l'époque, c'était que passer sous notre sol - pourquoi pas ? - mais à une condition, c'est que notre commune puisse peut-être y avoir un avantage.

Tout le monde le constatera ici, chaque matin et chaque soir, le département en entier passe chez nous. Et, il faut bien le dire, tout le monde « s'en fout » un peu. Nous subissons donc un trafic disproportionné, qui engorge nos voies, non seulement toute la semaine, mais désormais, depuis l'ouverture du Polygone Riviera, également le week-end. Ceci nous amène à nous creuser la tête pour, à la fois sécuriser nos propres concitoyens, et en même temps, ne pas bloquer le trafic départemental.

Si nous maintenons les feux dans notre village, par exemple, nous savons que plus personne ne circule et que plus personne, même, ne peut sortir de l'autoroute. Sur le secteur du bord de mer, les feux, tels qu'ils sont sur l'ex-Nationale 7 (RD 6007), qui ne sont absolument pas coordonnés et absolument d'une autre époque, provoquent déjà les embouteillages bien connus, puisque, là aussi, nous sommes sur un secteur sensible.

Je le dis pour les Villeneuvois, grâce au Conseil départemental, l'étude départementale que nous avons demandée va nous permettre, je l'espère d'ici la fin de l'année ou en début d'année prochaine – je parle avec Pascal KECK, de notre service Travaux – de changer tous les feux et de les coordonner. C'est une bagatelle de 600 000 euros, qui pour le moment est à la seule charge de la commune, pour permettre à 40 000 véhicules d'y circuler matin et soir. Nous demanderons, bien sûr, les subventions nécessaires, mais ce ne seront quand même que des gouttes d'eau par rapport à l'effort que la commune est obligée de faire pour les autres.

La gare que nous avons, qui a été remodelée en 2013 et que nous avons inaugurée, ne fonctionne pas mal, sauf quand nous avons quelques pluies comme, par exemple, demain. Ceux qui rentreront sur Villeneuve-Loubet demain, sous la pluie, pourront prendre leur bouée, leurs palmes et leur K-Way, parce qu'ils auront peut-être vingt ou trente centimètres d'eau dans le souterrain. Des travaux y ont été effectués. Je souhaite que les choses soient meilleures, mais enfin, cela reste en l'état.

Nous restons en attente de l'accord qui avait été conclu à l'époque sur l'espace à proximité de la gare, qui appartient à la SNCF, et qui ne veut toujours pas nous laisser en disposer avec la CASA, pour faire un parking de covoiturage. C'est un peu dommage, au moment où l'on évoque les projets futurs, que sur les projets d'hier, nous n'ayons pas de visibilité trois ans plus tard.

C'est la CASA - l'intercommunalité, donc - et la SNCF, qui doivent se mettre d'accord pour un prix de terrain abordable pour pouvoir faire des parkings absolument indispensables pour que les gens prennent le train.

De sordides histoires de « gros sous » l'empêchent aujourd'hui. Il y a quelque chose de paradoxal que d'avoir réaménagé une gare pour ne pas permettre aux gens de prendre le train. La commune est prête à participer à l'effort commun dans la mesure de ses possibilités. Nous sommes au point mort, malgré nos relances, tant du côté de la CASA que du côté de vos propres responsables régionaux, que nous avons rencontrés dès notre élection. Depuis deux ans, plus de nouvelles. « Pas de nouvelle, bonne nouvelle », paraît-il. Eh bien, non.

Je dis cela, parce que ce n'est pas incitateur à avoir confiance dans les projets de demain quand, déjà, sur des problèmes tout simples, on ne peut trouver d'accord.

Dernier point de réflexion pour les Villeneuvois, lors des travaux de la troisième voie qui devaient, vous vous en souvenez, nous permettre de régler tous les problèmes de circulation dans le département, un TER tous les quarts d'heure, et des facilités entre Cannes et Nice. Dix ans plus

tard, il y a effectivement une ligne, avec une troisième voie, sur deux communes, Antibes et Biot, mais surtout Antibes et Villeneuve-Loubet. La troisième voie, élargie, n'a créé des nuisances qu'à Villeneuve-Loubet. C'est-à-dire, pour les riverains, près d'une école, d'un groupe scolaire – c'est vrai que la commune a eu la mauvaise idée, à l'époque, d'y rajouter une crèche, mais bon, au point où nous en étions, puisque nous avions déjà le groupe scolaire...

Si nous avons eu un petit mur réalisé le long de la crèche, nous restons dans l'attente de cette protection phonique nécessaire à hauteur de ce que l'on appelle « Les Deux Rives ». La commune, précédemment, avait eu la bonne idée de vouloir enterrer la troisième voie. Plusieurs personnalités se sont succédé sur ce secteur à chaque élection, notamment, aux Régionales, Thierry MARIANI, d'abord, pour la droite, Michel VAUZELLE, pour la gauche, dans le cadre régional. Il n'y aura pas de couverture souterraine à Villeneuve-Loubet.

Le projet, estimé au départ à 7 millions, est ensuite passé à 15 millions, puis à 32 millions d'euros. Bien entendu, tous les partenaires qui devaient financer (Région, Département, Commune, CASA), ont dû renoncer.

Dans un effort désespéré, en 2011-2012, j'ai tenté, avec le Ministre de l'époque, Thierry MARIANI, d'obtenir une couverture plus légère, à défaut d'obtenir la couverture qui avait été envisagée, dans l'enveloppe, qui était acceptable pour tous, de 15 millions d'euros.

La signature a été faite dans les bureaux du Ministre des Transports, Thierry MARIANI, avec les dirigeants de la SNCF de l'époque. Une concertation publique s'est ouverte, une enquête publique a été ouverte, des gens sont venus faire leurs observations, une présentation de cette couverture a été faite et puis, un peu avant l'été dernier, on nous a dit : « *Eh bien non, nous ne pourrions pas la faire, parce que nous venons de nous rendre compte d'un "truc" que nous n'avions jamais imaginé jusque-là, nous ne pouvons pas répondre aux risques d'incendie dans un tunnel de couverture de cette nature* ».

A partir de là, « circulez, il n'y a plus rien à voir », puisque dès que l'on est réfugié derrière le problème d'incident technique, bien entendu, il n'est plus possible de discuter. On pensait nous avoir uniquement sur l'aspect financier, nous avons trouvé une parade, on nous a mis cela de côté.

Je le dis aux Villeneuvois concernés par le passage à proximité, il y aura bien sûr la protection phonique légale, obligatoire, à réaliser, et la SNCF s'est effectivement engagée à le faire, sur un calendrier qui nous paraît tout de même un peu lâche – je le dis – puisque sa réalisation définitive n'est prévue que pour 2019. Généralement, quand on prévoit des choses, il y a toujours un an de retard, au bas mot. Si les délais pouvaient être avancés, cela donnerait quelques gages sur d'autres projets qui nous rassemblent aujourd'hui.

Il me paraissait utile de rappeler aux Villeneuvois l'ensemble du panorama ferroviaire sur notre commune.

La Ligne Nouvelle n'a d'intérêt pour Villeneuve-Loubet qu'à condition que le trafic routier soit allégé. Et nous ne voyons vraiment pas pourquoi la Ligne Nouvelle, comme c'était le cas au départ, devrait simplement nous traverser, pour un hypothétique arc méditerranéen que l'on n'est pas prêts de voir et pour une desserte soi-disant plus locale, pour désengorger, dit-on, le nœud niçois – c'est ainsi que l'on a poétiquement appelé cette affaire, nous sommes dans le nœud niçois – sans qu'il y ait une gare sur le secteur qui est aujourd'hui absolument asphyxié, le secteur de Sophia-Antipolis.

Il n'était pas prévu de gare sur le secteur de Sophia, sinon que du côté de Mouans-Sartoux, les Bréguières, je pense. Nous avons donc dit : « *Nous voulons bien accepter des contraintes, à partir du moment où l'on peut enlever chaque jour 10 000, 15 000 ou 20 000 véhicules qui nous traversent uniquement pour aller sur le secteur de Sophia* ».

Je sais que des esprits intelligents contestent le fait de faire une gare sur Sophia-Antipolis, en disant que Sophia-Antipolis est faite de telle manière qu'une fois sur place, il n'y a pas de dispositif concentré qui justifie une gare. Je réponds que « quand on veut, on peut ». Débarquer des gens dans une gare au cœur de Sophia ou à un endroit de Sophia et des navettes électriques, par exemple, qui permettent d'apporter des solutions pour chaque secteur différent de Sophia, c'est tout à fait jouable. C'est tout à fait jouable ! Encore faut-il qu'on en ait envie !

Si l'on n'en a pas envie, je le dis très clairement ce soir, Villeneuve-Loubet n'acceptera la traversée, même souterraine, sur son territoire qu'à condition qu'elle ait l'assurance qu'il y ait une gare sur Valbonne – non. Sur Biot – non. Sur Mougins – non. Enfin, peu importe. Sur là où, ensemble, avec les élus de la CASA, nous nous mettrons d'accord pour trouver une solution acceptable, même si nous savons très bien que cela est toujours délicat. En tout état de cause, il nous faut – pour nous, Villeneuvois – la certitude que ce qui passera servira à quelque chose.

En effet, malgré les efforts de la CASA, qui va bientôt réaliser ce que l'on appelle le « bus-tram », cela apportera des solutions sur une partie du secteur, mais pas sur la totalité du secteur, notamment, celui qui regarde vers Villeneuve-Loubet et Cagnes-sur-Mer. Or Nice-Sophia ou Sophia-Nice, c'est quand même une migration pendulaire considérable.

Voilà pourquoi nous sommes attentifs au projet, au tracé. Nous ne nous permettons pas de dire à nos voisins et amis ce qui est bien pour eux – ils sont assez grands pour le dire et pour le faire savoir. Nous sommes solidaires, de toute manière, de ce qu'ils disent, parce que nous n'accepterions pas l'inverse, c'est-à-dire que l'on vienne nous imposer, par nos voisins et amis, ce que nous devrions subir.

Dans ce domaine, d'ailleurs, nous avons subi pour les autres les décharges, déjà, que d'autres ne voulaient pas faire et qu'ils étaient bien contents d'avoir chez nous. Donc, nous sommes une commune qui a déjà donné sur plein de sujets. C'est pour cela qu'ici, cela se passera très, très mal. En plus, nous avons des élus un peu « chauds », un peu bouillants. Donc, si nous sommes prêts à discuter, à dialoguer, nous ne sommes pas prêts à être systématiquement pris pour des imbéciles.

Applaudissements.

Nous serons donc vigilants, très vigilants. Je dirai aux Villeneuvois : *Quand on voit ce que l'on voit, quand on sait ce que l'on sait, quand on pense ce que l'on pense*, on se dit que, vu les moyens de l'Etat, vu le calendrier programmé, on ne risque peut-être pas grand-chose, et on va « se cogner » une réunion de plus pour se faire plaisir – ou pour ne pas se faire plaisir – sur laquelle on ne débouchera sur rien, ou sur un autre projet intelligent comme la troisième voie, qui nous rapportera à de nouvelles études, à de nouvelles concertations. Pendant ce temps-là, on continuera à prendre la « bagnole ». Pendant ce temps-là, on continuera, à Villeneuve-Loubet, à subir le bruit, la pollution, les embouteillages, etc.

Je remercie quand même le Conseil départemental de faire des travaux, qui étaient demandés depuis longtemps, pour sortir de l'autoroute sur le secteur des Rives, même s'il nous empoisonne en ce moment dans le cadre de la réalisation de ces travaux. A Noël, ce sera le cadeau du Président Jésus - Eric CIOTTI - qui nous permettra, sur deux fois deux voies, de circuler en

direction de Cagnes-sur-Mer, et qui facilitera quand même, avec ce que nous allons faire en coordination des feux – parce que les files d'attente de feux, faites par Ingerop, doivent nous faire évoluer de 400 mètres de files d'attente à 40. Cela change quand même un peu la donne. C'est la perspective.

Nous sommes donc satisfaits que vous ayez pris en compte nos remarques sur la mise en souterrain, nous vous en savons gré. Je crois que c'est important de le dire, quand les choses ont été entendues et qu'elles sont prises en compte. Nous ne mésestimons pas les contraintes que cela suppose. Nous sommes attentifs sur le tracé, sur les conditions, aussi, des chantiers qui pourront se mettre en place et, bien sûr, nous sommes attentifs sur le fait que nous puissions avoir enfin des gens qui puissent prendre le train, avec des navettes sur place – je le répète – qui permettent d'aller travailler à Sophia sans être obligé d'être, là aussi, dans les embouteillages de Sophia le matin ou le soir, ce qui n'est agréable pour personne.

Je sais que nos amis de Biot ont les mêmes problématiques, et pour cause.

Voilà ce que je souhaitais vous dire ce soir. Nous allons vous entendre attentivement. Serge JOVER, Laurent COLLIN, Marie BENASSAYAG, et vous tous, ne vous privez pas pour dire ce que vous avez à dire. C'est important, ce sera noté. Ce sera enregistré, je l'espère.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

C'est enregistré.

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

C'est enregistré. Cela aura donc valeur de référence.

Voilà, Monsieur le Directeur, je vous laisse la parole pour nous présenter ce projet. Je vous remercie d'être venu ce soir pour participer à ce débat.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous remercie. Quelques mots, avant de laisser la parole à Jean-Michel CHERRIER.

Effectivement, c'est une réunion publique qui s'inscrit dans le cadre d'une concertation, donc, au titre du Code de l'Urbanisme et au titre du Code de l'Environnement. Elle a un caractère formel. C'est ce qui fait que la séance est enregistrée et qu'une personne ici est en charge de rédiger un *verbatim*. L'ensemble des propos et des points de vue qui vont s'exprimer seront retranscrits littéralement et seront, évidemment, communiqués publiquement. Ils seront versés au bilan de la concertation.

Un point également important : cette concertation a fait l'objet de la nomination par la Commission Nationale du Débat Public d'un garant, Monsieur Philippe QUEVREMONT. Il ne pouvait pas être là ce soir, mais il suit attentivement ce qui va être exprimé. Il sera destinataire, littéralement, de l'ensemble des échanges. Ce garant est indépendant du maître d'ouvrage. Il doit veiller – et il veille – à l'information et aux conditions de participation du public à la concertation. Dans le cadre du dernier Comité de pilotage du projet, qui a eu lieu le 20 septembre, il a sollicité l'ensemble des élus représentant les cofinanceurs et le Préfet de Région pour faire en sorte que le public ait la majorité d'expression lors des réunions. A ce titre, il a demandé à SNCF Réseau d'avoir une présentation très courte, quitte à alimenter ensuite, par des informations complémentaires, les différentes questions et les échanges. De ce fait, la présentation de Monsieur CHERRIER durera à peu près une vingtaine de minutes, pour ce qui est de l'ensemble du projet.

Il demande, à chacune des réunions auxquelles il sera présent aux participants d'avoir une certaine brièveté dans l'expression de leur point de vue, pour qu'il puisse y avoir une multiplicité de questions prises en compte et d'argumenter. Je me fais le relais de sa parole lors de chacune des réunions.

Sans plus tarder, je vais laisser la parole à Monsieur CHERRIER, qui va vous présenter les caractéristiques principales du projet.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Monsieur le Maire, merci.

Le projet de Ligne Nouvelle est un projet qui a effectivement une histoire au long cours. La LGV PACA a fait l'objet d'un débat public en 2005. Nous sommes toujours, actuellement, dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

En 2005, le débat public apporte la nécessité, l'opportunité de faire un projet ferroviaire de ligne à grande vitesse sur le territoire, pour désenclaver le département des Alpes-Maritimes et le relier au réseau à grande vitesse, pour réaliser un système ferroviaire performant pour la région, mais aussi pour créer cet arc méditerranéen, dont nous avons parlé un peu plus tôt.

Les conditions de passage n'étaient pas décidées, puisque des scénarios passaient au nord et des scénarios prévoyaient un passage par les Métropoles du Sud. C'est finalement en 2009, à la suite d'un rapport qui a été remis par un Secrétariat permanent qui réunissait les différents cofinanceurs et un ingénieur général des Ponts que le Ministre BORLOO a envoyé un courrier aux élus pour décider de la réalisation du projet par les Métropoles du Sud. C'est donc, la ligne ferroviaire qui double la ligne actuelle et qui reliera Marseille, Toulon, Nice et l'Italie par la suite.

Nous avons eu une concertation en 2011 sur les différents fuseaux de passage et les différentes fonctionnalités du projet. De cette concertation de 2011, il est ressorti beaucoup d'éléments, mais principalement deux, qui ont été pris en compte et qui ont fait évoluer le projet.

Le premier élément concernait le souhait de ne pas avoir une ligne à grande vitesse qui traverse le territoire à grande vitesse sans y apporter quelques bénéfices, et la notion de traiter d'abord la problématique des trains du quotidien. De ce fait, en 2012, à la demande du Comité de pilotage du projet, le maître d'ouvrage a repris un certain nombre d'études pour faire évoluer ce projet, qui s'est transformé d'une ligne à grande vitesse en ligne nouvelle. Le produit n'est pas de la sémantique.

Dans la logique, une ligne à grande vitesse est une ligne qui fait uniquement passer des trains à grande vitesse, basiquement ce que vous connaissez sur toutes les lignes à grande vitesse. La réalisation de cette Ligne Nouvelle prend en compte la diminution des référentiels de vitesse pour avoir des vitesses de circulation plus basse et permettre à tous les types de train d'emprunter cette nouvelle infrastructure. Il s'agit donc d'une ligne nouvelle, qui fera passer à la fois des trains aptes à la grande vitesse et des trains du quotidien – des TER – doublant la ligne actuelle, où continueront à passer des TER qui seront restructurés. On aura le temps de le présenter.

Cette Ligne Nouvelle a fait l'objet d'une concertation en 2011 et d'une présentation des fuseaux de passage en 2013, après avoir été validée par le Gouvernement dans le cadre de la Commission Mobilité 21. La Commission Mobilité 21 avait fait un travail sur le territoire pour prendre en compte les projets prioritaires pour la France. Cette Commission Mobilité 21 proposait au Gouvernement des projets dans le cadre de différentes priorités temporelles, dont une Priorité 1 des projets principaux à réaliser jusqu'en 2030, puis une Priorité 2 des projets à réaliser de 2030 à 2050, et une autre priorité au-delà de 2050.

Le projet de Ligne Nouvelle a été retenu par le Gouvernement et proposé par la Commission Mobilité 21 dans son ensemble à réaliser en Priorités 1 et 2. C'est donc un projet retenu dans son ensemble, dont la réalisation a été prévue phasée. Cette réalisation phasée prévoyait que la Priorité 1 porte sur les aménagements qui permettraient de prendre en compte prioritairement la désaturation des nœuds ferroviaires et l'augmentation des trains du quotidien, d'où une réalisation de Priorité 1 qui concerne la désaturation du nœud ferroviaire marseillais et la désaturation du nœud ferroviaire azuréen.

La phase que nous avons aujourd'hui est une phase de concertation publique sur une présentation des différentes variantes de tracés qui ont été étudiées par le maître d'ouvrage et les différentes variantes de tracés ou d'implantations de gares qui ont été proposées par les élus, suite à la concertation que nous avons menée avec les élus depuis le mois de mai.

Cette concertation se terminera fin décembre par des réunions de synthèse. Nous produirons un dossier de synthèse que nous présenterons au Comité de pilotage, puis à l'approbation ministérielle. Il nous permettra de lancer ensuite les études d'approfondissement sur les tracés retenus et les positions de gares retenues, et d'aller réaliser le dossier d'enquête d'utilité publique. Ce dossier d'enquête d'utilité publique débouchera sur une déclaration d'utilité publique qui devrait arriver en 2019. Lorsqu'on a la déclaration d'utilité publique, on a les conditions de réalisation d'un projet et la partie juridique qui nous permet de faire les acquisitions foncières. De là, il est envisageable que les travaux commencent autour de 2022 sur les sections de Priorité 1, Marseille et Nice, pour avoir une mise en service aux alentours de 2030, dans le calendrier qui a été prévu par le Gouvernement.

Vous avez vu derrière vous les différentes priorités qui se sont affichées. Il est essentiel de bien prendre en compte le fait que la réalisation de la Priorité 1 correspond aux sections qui concernent les aménagements sur Marseille et sur Nice.

Ce projet a été évoqué. Un certain nombre de raisons ont conduit à maintenir et à confirmer l'intérêt de ce projet. Le territoire souffre de difficultés routières, comment cela vient d'être évoqué longuement par Monsieur le Maire, mais il n'y a pas qu'à Villeneuve-Loubet. Des enjeux de transport et de congestion routière existent un peu partout sur le territoire, malgré tous les aménagements qui sont réalisés, et ils sont importants. Vous voyez la totalité des aménagements qui sont prévus jusqu'à 2030 sur le routier et sur les transports en commun dans leur ensemble sur le territoire. Malgré tous ces investissements, une dégradation des temps de transport et de la complexité de gestion du réseau routier est attendue.

Aujourd'hui, sur Nice-Sophia, nous avons 25 jours de travail perdus. Une personne qui fait la navette, à raison de 7 heures de travail par jour, dans le calcul qui a été fait, perd 25 jours par an dans les embouteillages.

Nous avons aussi une gestion complexe d'un système ferroviaire qui est délicate. Il existe actuellement une ligne historique, la seule ligne littorale. C'est une configuration très particulière, là

aussi unique en France. C'est la seule région où une seule ligne ferroviaire relie trois des dix plus grandes métropoles en France. Cette ligne littorale, que vous connaissez, concentre tous les trafics (les trains TER, les trains semi-directs ou directs, les trains à grand vitesse qui arrivent de Nice, les trains de fret). C'est donc une ligne qui est en seuil de saturation, malgré là aussi tous les investissements qui sont réalisés pour lui permettre d'avoir de la modernisation, nous ne prévoyons pas la capacité d'avoir une amélioration nette des transports du quotidien et des transports sur cette ligne. Vous le savez, et vous voyez tout le temps des retards et des annulations sur cette ligne.

La nouvelle ligne PCA (Provence Côte d'Azur) va permettre de doubler le nombre de TER. C'est aussi une ligne qui, en permettant de séparer les trafics, va permettre de fiabiliser les trafics et de rendre plus robuste l'exploitation du système ferroviaire, tout simplement parce qu'aujourd'hui, sur une seule ligne avec tous les trafics, dès qu'un incident se produit, tous les trains sont obligés d'attendre. Les ennuis sur la ligne sont de plusieurs ordres, de toute catégorie. Quels qu'ils soient, quelle qu'en soit la raison, nous avons une difficulté de gestion des trains qui circulent sur la ligne dès qu'un train a un incident.

Cette deuxième ligne permet de gérer la circulation. C'est le cas la plupart du temps sur le territoire. Provence Côte d'Azur est le territoire qui a le plus petit linéaire de voie ferrée en France, malgré la position des villes importantes en PACA et le fait d'avoir 80 % de la population qui habite sur 20 % de la bande littorale. Nous avons donc une concentration importante, avec une seule ligne pour desservir trois grandes métropoles en chapelet. C'est une configuration qui est extrêmement complexe à gérer, et qui nécessite en soi de réaliser une nouvelle infrastructure.

Vous avez parlé tout à l'heure, Monsieur le Maire, d'enlever les voitures de la route. C'est exactement l'objet de cette nouvelle ligne. C'est exactement le principe de l'amélioration du transport ferroviaire, celui de permettre du report modal, de pouvoir permettre, dans un premier temps, en Priorité 1, un transport plus robuste, plus fiable, de pouvoir amener des clients à laisser leur voiture et à prendre le train. C'est aussi que l'augmentation des transports soit prise en compte par le train et non pas par la voiture. De toute façon, les temps de saturation ferroviaire seront en augmentation.

Avec la réalisation de la Priorité 2, là aussi, une diminution des temps de transport sur la région. Nous ne l'aurons pas en réalisation sur la Priorité 1, puisque nous visons uniquement un doublement des trafics du quotidien. Par contre, nous aurons des diminutions de temps quand la deuxième partie du projet sera réalisée. Aujourd'hui, il faut 2 heures 40 pour faire Marseille-Nice. Ce temps sera amélioré, puisque nous gagnerons une heure. Cette heure changera assez fortement les conditions d'accès et d'utilisation du train et des déplacements internes à la région.

Vous avez les services ferroviaires actuels qui vous sont présentés. Vous allez voir successivement le doublement des trafics du quotidien, qui apparaît avec la ligne qui sera réalisée en Priorité 1. Dans cette Priorité 1, sur les aménagements de la région, nous doublerons la ligne en faisant une desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes et en faisant arriver la ligne sur le pôle d'échanges Nice Aéroport. Vous voyez que nous passons de 4 TER à 8 TER par heure sur la ligne historique.

Quelle est la démarche de la SNCF ? Les études ont été conduites dans le cadre des études technico-environnementales, pour prendre en compte prioritairement, évidemment, la localisation des gares et l'ensemble des interfaces avec les voies existantes pour permettre, prioritairement, le bon fonctionnement du système ferroviaire et l'adéquation avec l'ensemble des réseaux de

transport, dans le cadre d'une zone de passage préférentielle. Nous sommes dans la démarche classique que vous connaissez d'évitement, de réduction et de compensation, avec évidemment des démarches d'éloignement des habitations, de préservation des espaces naturels et de protection de la ressource en eau. Nous avons pris en compte la plupart du temps le principe de non-aggravation des risques qui sont déjà existants.

Le processus est un processus d'étude en progression permanente, en entonnoir, dans lequel nous optimisons en permanence l'ensemble des tracés. Nous prévoyons de réduire le plus possible les incidences dues au passage d'une ligne, avec la compensation des impacts, notamment sur les protections bruit, les activités économiques, etc.

Le projet présenté dans son ensemble, les tracés qui ont été présentés, vous les retrouvez dans le dossier que vous avez probablement récupéré, ou sur la clé USB qui contient le dossier, mais aussi sur le site Internet. Sur le site Internet de la Ligne Nouvelle ont été mis en place des rubriques d'expression, pour pouvoir participer à cette concertation publique et poser des questions.

Sur Marseille, nous avons trois zones de propositions. Vous avez deux propositions d'entrée au nord de Marseille. Vous avez deux positions de gare souterraine qui sont proposées à Marseille Saint-Charles, trois propositions de tracé pour rejoindre en tunnel la vallée de l'Huveaune, une proposition de quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune et, à la demande des élus, la mise en place d'un tunnel dans la vallée de l'Huveaune.

Sur les plans que vous avez, soit devant vous, soit dans vos documents, les tracés pointillés représentent des tunnels. Les tracés en ligne forte représentent des zones qui sont passées en surface.

Des aménagements sont nécessaires dans le Var, au niveau de La Pauline, pour créer un échangeur dénivelé, un passage en supérieur ou inférieur de la ligne actuelle pour aller vers la ligne d'Hyères. Nous étions en réunion de concertation d'ouverture à La Crau hier.

Dans les Alpes-Maritimes, vous retrouvez trois zones focus de présentation des tracés, avec une ligne nouvelle qui démarre à partir de Cannes, sur la ligne Cannes-Grasse, avec un doublement de la ligne Cannes-Grasse. Nous nous raccorderons avec la ligne classique en souterrain pour rejoindre la ligne Cannes-Grasse. Elle sera doublée jusqu'à Mouans-Sartoux.

Nous faisons deux propositions de bifurcation pour aller rechercher une gare Ouest Alpes-Maritimes. Trois positions de gare Ouest Alpes-Maritimes sont proposées. Une aux Bréguières, sur la commune de Mougins, deux à Valbonne, aux Fugueiret et aux Bouillides. Les deux premières ont été le fruit du travail du maître d'ouvrage dans le cadre des études. La troisième, celle des Bouillides, correspond à une demande des élus du territoire pour le positionnement de cette gare.

Ensuite, ces tracés vont, quasiment partout en tunnel, rejoindre une sortie à Saint-Laurent-du-Var pour pouvoir passer le fleuve Var en surface. Vous voyez ici plusieurs propositions de tracés. Le tracé le plus au sud, celui des Bréguières, qui ensuite part en tunnel, est totalement en tunnel sur les communes de Villeneuve-Loubet et de Biot. Les deux autres tracés, qui sont des tracés plus au nord, passent en souterrain sur la commune de Villeneuve-Loubet. Nous avons par contre deux émergences sur le tracé Fugueiret, sur la commune de Biot et, plus au nord, une seule émergence sur la commune de Biot.

Dans tous les cas, après ces émergences, les tracés sont tout en tunnel pour ressortir à Saint-Laurent-du-Var et passer le fleuve Var en surface.

Vous avez dans le secteur de Cannes-Grasse une comparaison des différentes variantes, sur le doublement de la ligne Cannes-Grasse et les variantes de raccordement. Vous voyez que ces montants sont importants, mais relativement égaux. Vous avez ensuite les trois positions de gare que je viens de présenter sur Mougins et Valbonne. Vous voyez que, sur ces variantes, les contrastes sur les montants sont importants en fonction des différentes variantes. Nous reviendrons sur les précisions, car je ne doute pas qu'il y aura des questions sur ces sujets.

Une demande de variante a été rajoutée et est assez différente. Il s'agit de rajouter une gare TGV-TER sur Cannes, dans la zone de Cannes Marchandises. Pour l'instant, cette variante ne fait pas l'objet d'un chiffrage et des études au même titre que les autres, puisqu'elle vient d'arriver. C'est une variante qui est très complexe à organiser en chiffrage, puisqu'il y a un réaménagement complet du pôle, de la zone urbaine de Cannes Marchandises et de La Bocca, et un enjeu de territoire important pour tout ce qui concerne les rabattements et l'efficacité de cette gare. Il nous faudra faire des études complémentaires si, au cours de cette concertation publique, le choix d'une gare TGV-TER à Cannes est proposé.

De même, cette gare est « couplée » à une volonté de réalisation d'une gare, dans les trois gares qui ont été proposées, pour la desserte de Sophia-Antipolis. Les deux premières gares, Bréguières et Fugueiret, sont des gares qui ont été proposées par le maître d'ouvrage. Ce sont des gares TGV-TER. La gare des Bouillides, qui est ressortie des discussions avec les élus du territoire, est demandée uniquement en fonctionnalité TER. Le principe d'une gare TGV est rejeté par les élus du territoire, qui souhaitent que la gare soit uniquement TER. Ces éléments font partie du dossier mis à la concertation.

Concernant le passage à Saint-Laurent-du-Var, nous prévoyons de faire les sorties et les émergences dans Saint-Laurent-du-Var et un franchissement du fleuve Var en surface, pour rejoindre la gare de Nice Aéroport. A cette époque-là, quand nous ferons les travaux de réalisation du passage du fleuve et de la gare, nous aurons déjà eu le déplacement de la halte de Saint-Augustin pour les liaisons TER. Nous viendrons y rajouter les fonctions longue distance.

Nous aurons donc sur Nice, à ce moment-là, un pôle d'échanges multimodal complet, puisqu'il y aura le tramway, l'aéroport, qui est évidemment juste à côté, et les fonctionnalités ferroviaires, plus toute la desserte routière.

Ce dispositif a été évoqué par Monsieur le Maire, mais aussi par Stéphane SAINT-PIERRE. Nous sommes dans un dispositif de concertation publique. L'ensemble de nos conversations est enregistré, dans le cadre d'un *verbatim*. Il sera produit dans le cadre d'un bilan de la concertation qui sera, d'une part, présenté en comité de pilotage, mais également à la Commission nationale du débat public.

Vous avez un certain nombre de réunions qui sont prévues, et les dates ont été évoquées par Monsieur le Maire. Nous aurons des réunions spécifiques gare.

La concertation pour laquelle vous êtes venus aujourd'hui est régie par deux principes. Un, dans le cadre du Code de l'Environnement, c'est la concertation générale, volontaire, qui correspond à la démarche du maître d'ouvrage sur l'ensemble du projet. Et puis une concertation spécifique pour les gares, au titre du Code de l'Urbanisme.

Sont concernées trois positions de gare, avec des réunions spécifiques « gare » :

- Marseille Saint-Charles ;
- Ouest Alpes-Maritimes, pour le traitement des trois positions de gare et de celle de Cannes ;

- Nice Aéroport.

L'ensemble du dispositif est doublé de permanences, qui sont réalisées par le maître d'ouvrage, plutôt pour recevoir les personnes qui souhaitent avoir plus de précisions sur la zone de passage, en général liées à leur habitat.

Nous avons un dispositif de concertation publique qui a fait l'objet d'annonces presse. C'est important, le maître d'ouvrage doit réaliser une information pour que les gens viennent s'exprimer en réunion.

Ce dispositif de concertation, vous pouvez vous y exprimer à la fois sur les registres qui sont mis en place, mais aussi donner vos avis sur le site internet, avec un ensemble de cartes T que l'on produira dans les semaines à venir.

Vous retrouvez les films de présentation que vous avez vus tout de suite, au démarrage de la réunion, à la fois sur le site internet et sur internet tout court, avec un certain nombre d'expositions dans les communes avec, encore une fois, des registres qui permettent à tout le monde de s'exprimer.

Voilà pour la présentation générale. Je laisse maintenant la place à Stéphane SAINT-PIERRE pour l'ensemble des questions et des réponses que nous vous apporterons. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Avant que nous passions à la phase d'échanges, je propose que Madame BENASSAYAG, en tant que représentante du Conseil départemental, dise un mot.

Marie BENASSAYAG, Vice-présidente du Conseil départemental des Alpes-Maritimes

Brièvement, puisque le but est quand même de vous laisser la parole aujourd'hui, ce que je veux vous dire, c'est que les élus que nous sommes avons été très fermes auprès de SNCF Réseau, et également les Conseils régional et départemental, pour que cette concertation ait lieu.

C'est vrai que quelques projets ont quand même « capoté » par manque de concertation et d'information à la population. Nous ne voulions pas que cela se reproduise avec ce projet. Nous avons déjà été évincés d'un contrat de plan. Là, nous sommes dans le contrat de plan, qui devrait être financé. Je pense donc que nous ne devons pas rater cette belle occasion de désenclaver les Alpes-Maritimes et la région PACA.

Concernant les avancées de cette nouvelle ligne, c'est d'abord d'augmenter le nombre de TER sur la voie sud, la voie du bord de mer, et également d'avoir une gare, quand même, dans la première technopôle européenne, Sophia-Antipolis. Que ce soit desservi, c'est quand même prioritaire. Et également l'aéroport, le deuxième aéroport de France, qui n'est pas desservi par le train. Vous voyagez un peu, vous voyez ce qui se passe ailleurs. Je pense que nous ne pouvons plus laisser la région dans cet état, outre, bien sûr, tout ce que Monsieur le Député-maire a indiqué concernant la circulation en général, qui pollue l'atmosphère et notre vie au quotidien.

Pour toutes ces raisons, c'est vrai que le Conseil départemental, aux côtés du Conseil régional, des communes et de vous-mêmes, qui avez la parole aujourd'hui, nous allons appuyer ce projet aux côtés des élus et pour le bien-être de tous les citoyens azuréens.

Ce que je veux également dire, c'est que le discours a évolué. En avril 2015, nous avons un peu élevé la voix dans nos réunions préfectorales – il faut bien le dire – parce que nous venions de loin. Nous avons eu beaucoup de promesses sur de nombreux projets, que Monsieur le Maire

vous a rappelés. Nous ne voulions donc pas rater cette occasion, mais nous sommes maintenant très vigilants sur les tracés qui nous sont proposés.

Bien sûr, cela ne va jamais faire 100 % de personnes satisfaites, c'est vrai, mais il y a l'intérêt général de la région PACA, du département, et également votre intérêt général. Nous serons vigilants sur la protection de l'environnement, mais nous devons aussi penser à l'intérêt général et au développement économique de notre belle région, si belle région. Merci.

Applaudissements.

ECHANGES AVEC LE PUBLIC

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Pour la phase d'échanges, quelques consignes que je vous propose de partager. Vous allez exprimer des questions, des points de vue. Ce que je propose, c'est de le faire en respectant les différents points de vue qui vont s'exprimer dans la salle ou qui seront formulés par le maître d'ouvrage ; d'être à l'écoute les uns des autres, des arguments qui seront exprimés, des points de vue qui seront partagés ; d'éviter de se juger, d'avoir de la bienveillance vis-à-vis des participants et des représentants de SNCF Réseau.

Je l'ai évoqué, les échanges sont enregistrés. Un *verbatim* sera réalisé. Cela implique notamment d'avoir un peu de discipline, c'est-à-dire que les prises de parole se fassent avec les micros. Le micro vous sera transmis en fonction des distributions des paroles.

Comme Monsieur le Maire l'a exprimé – je ne connais pas tous les participants –, mais ce que je vous propose, c'est que les habitants de Villeneuve-Loubet s'expriment prioritairement. Nous sommes attendus pour que ces demandes ou ces questions soient formulées par les habitants pour, éventuellement, ensuite, avoir d'autres interventions de participants qui sont extérieurs à la commune. Je compte sur vous, d'une certaine manière, pour vous discipliner et respecter cette proposition.

Des photos sont prises. Si vous avez une prévenance vis-à-vis de cela, levez la main pour que nous évitions de vous mettre dans le champ des photographies, pour attester de la réunion et mettre cela au bilan de la concertation.

J'en ai fini pour les consignes liminaires. Cela vous convient-il ? Pas de réaction particulière ?

Je vous propose de passer tout de suite aux questions et aux échanges, dès lors que vous le souhaitez. Ce que je vous demanderai, c'est de lever la main quand vous souhaitez solliciter la parole et de vous présenter quand vous la prenez.

James BIANCHI, habitant de Villeneuve-Loubet

Bonsoir à tous. Merci tout d'abord à Monsieur le Député-maire, Monsieur LUCA, qui nous laisse la parole en priorité, à nous les Villeneuvois, puisque nous sommes aujourd'hui concernés. D'autre part, merci aussi aux représentants de la SNCF qui, je l'espère, sont là aussi pour nous aider dans la nécessaire réalisation de ce projet de Ligne Nouvelle.

Ce qui m'amène à prendre la parole c'est, égoïstement, vous demander avec précision, si vous l'avez sur les variantes, où passeront ces lignes de façon claire et nette sur Villeneuve-Loubet. Je remercie encore Monsieur le Maire qui a précisé qu'il désirait que cela se passe en souterrain.

Habitant pas très loin d'ici, je voudrais bien savoir si la ligne va passer sous ou au-dessus de ma maison. C'est très important. C'est la première des choses que j'aimerais savoir. Si vous pouviez nous le dire, ce serait très bien. Merci à vous par avance.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Sur le positionnement sur ou sous, la réponse est simple, c'est totalement en souterrain. Donc, cela ne passera pas sur la maison mais, éventuellement, dessous, en fonction d'où vous êtes installé.

Nous avons des éléments un peu plus précis, mais vous voyez bien que les trois positions de gare qui sont proposées (Bréguières, Fugueiret et Bouillides) partent directement en tunnel. Vous avez la limite de Biot, que vous connaissez, et ensuite la traversée de Villeneuve-Loubet. Vous voyez que les trois tracés qui sont placés sur Villeneuve-Loubet sont en pointillés. Ces tracés sont donc en totalité en souterrain sur le territoire de la commune de Villeneuve-Loubet. Nous n'avons aucun ouvrage en apparent et aucune sortie, puisque la sortie que je vous ai présentée est prévue à Saint-Laurent-du-Var, pour passer le fleuve Var. Le passage de Villeneuve-Loubet est souterrain pour tout le monde.

Le maître d'ouvrage propose des permanences, précisément par rapport à votre habitation, à ce que vous souhaitez. Nous pouvons vous amener des précisions. Le sujet est lié à des questions d'ordre général. Je ne refuse pas du tout de le faire.

Réactions dans la salle.

Attendez ! Attendez ! S'il vous plaît ! C'est tout en souterrain. Tout en souterrain, cela veut dire tout en tunnel.

Réactions dans la salle.

Attendez, je vais y venir. Que l'on soit clair. Vous me posez la question des éventuels impacts sur le territoire en surface. Il n'y en a donc pas, puisque c'est entièrement en souterrain. On va y venir. Je vais laisser la parole à Nicolas GUYOT. Veux-tu intervenir sur les éléments, plus précisément ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Nous allons mettre sur le site un certain nombre de cartes plus précises. C'est vrai que c'est un peu difficile de détailler dans une réunion comme celle-là.

Je ne vais pas vous rassurer. Les cartes que nous allons mettre, qui sont plus précises, décrivent les sections qui sont en aérien. Cela a une logique, parce que les sections en souterrain sont, d'une part moins impactantes pour la surface – c'est certain – mais, surtout, elles laissent plus de latitude à la possibilité de changer de tracé par la suite. Il y a donc plus d'incertitudes sur les trajets qui sont présentés ici, en pointillés.

Ce sont évidemment des études itératives, comme l'a dit Jean-Michel CHERRIER tout à l'heure. C'est-à-dire que nous avons déjà fait un certain nombre de sondages et d'études pour étudier les conditions de passage dans le sous-sol, la géotechnique, l'hydrogéologie, etc. Cela a orienté un certain nombre de fuseaux de passage, mais il nous reste des choses à affiner.

A ce stade, les productions qui vous seront transmises sont ces cartes à l'échelle du 25 000^{ème}, *grosso modo*, dans les documents dont vous disposez, et à une échelle plus précise pour les sections en aérien, où nous savons que la tension sur les impacts aux territoires doit être encore plus importante. Ce sont donc pour nous des points particuliers d'étude.

James BIANCHI, habitant de Villeneuve-Loubet

S'il vous plaît, serait-il possible que vous soyez clairs ? Je pense quand même que vous avez déjà une idée bien précise des variantes en souterrain. Nous sommes à Villeneuve-Loubet, nous attendons une réponse précise et claire. Est-ce que vous l'avez ou pas ? C'est tout.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je ne sais pas ce que vous appelez une réponse précise et claire, mais vous avez la commune de Villeneuve-Loubet qui est représentée sur le plan. Vous voyez qu'elle est traversée par les trois variantes entièrement en tunnel.

Sur les positionnements que vous avez là, la réponse qui vous a été présentée par Nicolas GUYOT, c'est que ce sont les zones de passage qui sont en tunnel. Vous connaissez la géographie de Villeneuve-Loubet.

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

La question que posent les citoyens, c'est parce qu'ils pensent que, si c'est en souterrain, c'est dans leur cave. Vous pensez rassurer les gens en disant que c'est en souterrain, mais tout le monde s'imagine d'avoir le métro sous les pieds. Il faut donc leur indiquer quelle est la profondeur...

Applaudissements.

Sinon, nous n'allons pas nous en sortir. Quelle est la profondeur, quelles sont les conséquences au niveau des travaux, est-ce qu'il y a une nuisance éventuelle pour ceux qui se trouvent au-dessus ? Ils savent que, sous leurs pieds, passe quelque chose qui fait quand même du volume.

Quant au quartier, *grosso modo*, le secteur dans lequel les tracés actuels se rabattent, c'est plutôt le secteur des Plans, sous les Plans, c'est-à-dire sous un secteur où il y a moins d'habitations. Toutes les courbes se rejoignent pour aller au niveau de l'hippodrome. C'est le niveau de l'hippodrome qui est le rabattage définitif sur le littoral. C'est donc tout le secteur qui vient de la Vanade, qui évite les Hauts de Vaugrenier et qui passe tout à fait en dessous des Plans. Il ne touche pas les Ginestières, qui est vraiment dans le secteur où il y a le moins d'habitat.

Par ailleurs, ce ne sont pas des vibrations. Il faut s'enlever cette idée que, quand il est fait quelque chose en souterrain, c'est immédiatement perceptible. Il n'y a aucune conséquence.

James BIANCHI, habitant de Villeneuve-Loubet

C'était pour savoir « où ».

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

Nous n'en savons pas plus pour autant, comme l'a dit tout à l'heure Monsieur le Directeur. Nous savons très bien qu'en fonction du positionnement de la gare, s'il doit y avoir une gare – de cela, nous n'en sommes quand même pas tout à fait certains – cela fait bouger un peu les lignes. Après, c'est aussi la configuration géologique, les coûts et les rencontres qui peuvent jouer dessus. Mais il faut vous donner des précisions techniques sur en quoi cela consiste de faire un passage souterrain.

James BIANCHI, habitant de Villeneuve-Loubet

Je tiens à remercier Monsieur LUCA. S'il vous plaît, Messieurs les représentants SNCF. Vous vous doutez bien que nous sommes tous concernés, à Villeneuve-Loubet. Nous savons bien que ce n'est pas finalisé.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il faut que vous parliez dans le micro, Monsieur. Si nous voulons vous enregistrer, il faut que vous parliez dans le micro. Merci.

James BIANCHI, habitant de Villeneuve-Loubet

Sans problème. Merci de me donner l'occasion de parler. Je serai court, je ne veux pas priver mes concitoyens de Villeneuve-Loubet de poser leurs questions. Nous savons bien, Monsieur LUCA, il faut ironiser un peu, donner un peu de légèreté à cela. Nous nous doutons bien que nous ne sommes pas à New York et que nous ne verrons pas notre téléviseur bouger. Nous nous en doutons bien, et ce n'est pas l'objet. Mais, s'il vous plaît, Messieurs, merci de donner des précisions. Vous le savez à peu près. Je viens d'entendre que ce serait sur les plans. Vous pouvez donner un axe, sans donner pour autant une rue, ou un quartier, mais s'il vous plaît ! Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Deux choses. Les plans, vous les avez. Donc, vous connaissez les zones.

Attendez ! Vous avez posé deux questions. J'ai entendu ce que Monsieur LUCA demandait. Nous allons vous présenter les coupes et les profondeurs. Vous me parlez d'un positionnement, et c'est pour cela que je vous l'ai présenté. Ce sont les zones de passage en souterrain que vous avez là. Pour les positions dans Villeneuve-Loubet, la carte les montre. Ce n'est pas complètement au sud, ce n'est pas complètement au nord. Monsieur LUCA a fait une description, mais je vous donne les éléments pour que nous essayions de compléter sur les positions.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, la profondeur des tunnels est, vous vous en doutez, éminemment variable en fonction du relief. Il y a des endroits où nous sommes à 150 mètres sous terre et, dans la grande majorité des cas, nous sommes à plus de 30 mètres. Il y a quelques points, notamment le franchissement du Loup, où nous sommes plus proches, de fait, du lit du Loup.

Les bureaux d'études considèrent, quand nous sommes très contraints – et c'est plutôt dans des milieux urbains, dans notre cas, cela se prête plutôt à des cas dans Marseille, par exemple – quand nous devons avoir des passages en tunnel pour des contraintes diverses, que nous savons faire un tunnel à environ 10 ou 12 mètres de la surface, en consolidant le sol entre le tunnel et la surface, en restant en tunnel. Dans la grande majorité des cas, comme je vous le disais, nous sommes plutôt à 30 mètres sous terre dans votre secteur.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur, présentez-vous.

Jean-Luc POUMAREDE, association ADEV

Je suis membre de l'association ADEV, qui s'occupe de l'environnement ici, à Villeneuve-Loubet.

Vous venez de dire à l'instant que la profondeur du tunnel serait de 30 mètres au-dessous de Villeneuve-Loubet, au-dessous du Loup, exactement. Est-ce que vous avez prévu l'impact sur la nappe phréatique ? L'eau que nous buvons et que nous utilisons à Villeneuve-Loubet vient justement de cette nappe phréatique.

Nous avons déjà eu des problèmes avec la Glacière, et nous sommes très vigilants à ce sujet. Des contrôles sont faits régulièrement pour voir si l'eau que nous buvons ici, à Villeneuve-Loubet, est saine et si la population peut s'en servir sans préjudice pour sa santé.

Mais là, vous projetez de faire un tunnel qui sera, je pense, dans la partie la plus haute prévue, puisque vous parlez de 150 mètres à certains endroits et de 30 mètres à Villeneuve-Loubet. Nous sommes très inquiets. Voilà, je voulais avoir votre réponse, s'il vous plaît.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Vous avez absolument raison de souligner ce point-là. Nous avons bien, dans le périmètre des études, une attention très particulière sur la ressource en eau. Nous savons que, dans les travaux souterrains, nous avons deux sujets. Le premier est assez facilement maîtrisé, ce sont les risques constructifs, en quelque sorte, c'est-à-dire savoir construire un tunnel dans différents terrains. Est-ce qu'il y a de l'eau ? Est-ce qu'il n'y a pas d'eau ? Quelle est la qualité de la roche ? Etc.

Le deuxième est beaucoup plus important, c'est l'impact sur la ressource en eau. Il se trouve que, comme vous le dites, dans le secteur de Villeneuve-Loubet, nous avons un certain nombre de captages dans la nappe. Nous avons notamment les Ferrailleurs. Nous avons évidemment ce souci-là.

Vous avez raison de souligner que tous les tracés ne sont pas équivalents de ce point de vue-là. En clair, quand nous sommes en amont des écoulements, nous sommes moins favorables que lorsque nous sommes en aval mais, dans tous les cas, les tunnels devraient être forés – c'est maintenant quasiment une certitude – avec une technique de tunnelier, et non pas en traditionnel. Les techniques permettent maintenant d'avoir un ouvrage étanche. Les impacts sur ce genre de milieu sont donc maîtrisés. Nous savons faire ce genre d'opération sans avoir d'impact sur la nappe.

Après, nous avons d'autres problématiques, comme le fait qu'une fois que nous créons un tunnel étanche dans une zone de circulation des eaux, nous avons un phénomène de barrage, en quelque sorte. Nous prenons aussi garde à cela. Les études permettent de vérifier que cet effet-là ne fait pas trop obstacle. Nous créons éventuellement des ouvrages pour faire transparence.

Je ne vais pas vous dire que le dispositif total est absolument déterminé, encore une fois, mais ces sujets-là sont absolument dans le *scope* des études. Nous avons vérifié les profondeurs de nappe, etc., les débits, et nous estimons que les conditions de faisabilité des différents tracés sont assurées pour que nous sachions maîtriser les impacts sur la nappe et donc avoir de l'eau qui, non seulement, soit toujours présente, mais soit toujours de qualité.

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

Ce qui n'a pas été le cas sur la Siagne. Pour la traversée de la Siagne, vous restez en aérien.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Oui, pour la traversée sur la Siagne, nous sommes en viaduc.

Jean-Michel CHARRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je voudrais juste compléter un peu les propos de Nicolas. Vous évoquiez la Siagne. Il faudra que nous évoquions les contraintes ferroviaires de pente, de descente. Un train ne peut pas se permettre de monter et de descendre rapidement, il y a des pentes à respecter, ce qui donne des obligations sur le territoire en fonction des ouvrages à réaliser, par rapport à ces dénivelés.

Nous sommes aujourd'hui à un niveau d'étude qui doit permettre de faire des choix de variantes de tracé. Ces choix de variante de tracé, comme je l'ai évoqué tout à l'heure, vont nous amener réaliser des études d'approfondissement qui vont durer plus d'un an pour constituer le dossier d'enquête.

Cela veut dire que, sur le tracé qui sera choisi et qui sera présenté comme le tracé préférentiel, nous allons justement pouvoir plus précisément faire des études spécifiques, des sondages pour pouvoir réaliser le tracé de façon plus formelle.

Il faut comprendre que ce sont des études en entonnoir, de façon générale. Nous avons délimité des fuseaux de passage, et après une zone de passage préférentielle, puis après plusieurs variantes qui sont réalisables. Après cette étape de concertation publique et les choix qui seront faits, nous entrerons de nouveau dans une phase d'études d'approfondissement qui nous permettra de positionner plus précisément les tunnels, leurs configurations et les zones de passage.

Une fois que nous aurons fait le dossier d'enquête, nous continuerons encore à affiner ces zones de passage dans ce que l'on appelle le « dossier de réalisation », une fois que l'on passe à l'enquête publique. Nous aurons ce que l'on appelle les « plans d'exécution », nous aurons réellement les plans.

Cela ne changera pas totalement, mais cela peut se modifier ici et là, puisque nous pouvons, dans nos études, tomber sur des complexités souterraines à un moment donné et décaler la zone. C'est pour cela qu'aujourd'hui, vous n'avez pas de présentation précise, parce que cela peut bouger, et l'information que nous porterions ne serait pas l'information potentiellement finale. Par contre, ce sont bien des zones qui seront toujours en souterrain. C'est juste que le placement précis de cette portion de tunnel peut varier de quelques mètres, en fonction des éléments que je viens de porter à votre connaissance, tout simplement.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Michel LABARTHE, habitant de Villeneuve-Loubet

Je suis intéressé par le tracé. Premièrement, vous ne nous avez pas défini s'il s'agissait d'un monotube ou d'un bitube.

Deuxièmement je dérive sur le problème des déblais. Qu'avez-vous prévu de faire pour les déblais ? Que vont-ils devenir ? Quelle incidence y aura-t-il sur la circulation ? Nous sommes déjà saturés – notre Maire le disait tout à l'heure – par des circulations parasites, si j'ose dire. La décharge de la Roque nous fait passer un nombre considérable de camions tous les jours. Je pense que les déblais, suivant le lieu où se trouvera l'entrée du tunnel, vont directement nous impacter. Avez-vous des informations à nous donner sur ce sujet ?

Jean-Michel CHARRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Les entrées de tunnel seront quand même assez éloignées, mais Nicolas GUYOT va vous répondre.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Peut-être d'abord la première question, sur les tunnels. Nous sommes partis sur des tunnels bitubes, en tout cas pour ce qui concerne la commune, quand ils sont très longs. Vous avez ici une coupe. Evidemment, les tunnels ne sont pas reliés en permanence. Nous avons une coupe à un endroit où un rameau relie les deux tubes, puisque le principe est qu'un tube peut servir de galerie de secours pour l'autre.

Vous savez sans doute, puisque vous avez l'air de connaître un peu le sujet, que la technique et surtout la réglementation sur les tunnels évoluent en permanence. Nous avons donc des spécifications techniques internationales, qui sont des règlements européens, qui s'imposent et évoluent régulièrement. Nous avons notamment des règlements qui sont arrivés voici un peu plus d'un an de cela.

Globalement, l'évolution est au durcissement de la réglementation. Vous connaissez les épisodes précédents, notamment l'accident du Mont-Blanc, qui a beaucoup marqué.

Le tunnel bitube a l'avantage d'être plus sécurisé, en quelque sorte. Nous pouvons peut-être retenir quelques ordres de grandeur, comme la section de chacun des deux tubes, qui est d'environ 70 m². Nous avons une voie par tube, ces deux tubes sont régulièrement reliés par des galeries. Quand le tunnel fait plus de 5 kilomètres, la réglementation impose une sortie à l'air libre au moins tous les 5 kilomètres. Voilà un peu pour les grands paramètres fondamentaux. Il serait donc creusé au tunnelier.

Sur ce qui concerne la stratégie des matériaux, c'est évidemment un enjeu important du projet. Il faut peut-être revenir sur, peut-être pas une idée reçue, mais quelque chose que nous avons tous en tête. Lorsque nous creusons des tunnels, nous sortons beaucoup de matériaux, mais quand nous comparons avec un projet qui se situerait dans un relief un peu prononcé, comme le nôtre, qui passerait plutôt en surface avec de grands déblais, les volumes de terre excavés sont bien inférieurs.

Je ne dis absolument pas que les volumes sont négligeables, ils sont très importants. Pour la Priorité 1, nous avons environ 8 millions de mètres cubes à gérer, à sortir des tunneliers. Cela ne veut pas dire que nous avons tout cela à mettre en dépôt. Du côté des Alpes-Maritimes, c'est environ 4 à 5 millions de mètres cubes. Pour vous donner une image, c'est 100 mètres par 100 mètres par 400 mètres ou 500 mètres, de cet ordre-là.

Pour donner des ordres de grandeur et dire que cette problématique s'est posée sur d'autres projets, la ligne à grande vitesse qui se construit et qui sera mise en service à l'été prochain, en 2017, en Bretagne, a eu 20 millions de mètres cubes à mettre en déblais. Pour vous donner un autre ordre de grandeur, en trente ans, dans le lit du Var, les différents dragages ont représenté 50 millions de mètres cubes.

C'est un vrai enjeu, parce qu'en effet il faut transporter et faire quelque chose de ces terres. Nous avons devant nous encore des études, puisqu'en affinant le diagnostic sur les roches que nous allons rencontrer, nous allons pouvoir mieux définir ce que nous allons en faire, les possibilités de réutilisation, puisque nous allons évidemment favoriser les possibilités de réutilisation.

Mais nous nous retrouverons *in fine* avec un certain nombre de terres à mettre en dépôt, en les valorisant au mieux. Les possibilités, de ce point de vue-là, ne sont aujourd'hui pas définitivement identifiées. Nous avons des possibilités traditionnelles de dépôt, soit pour utilisation comme des soubassements d'infrastructure, des merlons, ou bien nous avons des possibilités un peu plus massives de comblement de carrière, ou d'autres possibilités que nous ne nous interdisons pas non plus. Elles ne sont pas du tout concrétisées aujourd'hui, mais elles sont sur la table, notamment dans les discussions avec les services de l'Etat sur le réaménagement du lit de certaines rivières qui ont été trop creusées ou ce genre de chose. Il existe évidemment un souci particulier, une attention de tous les services concernés sur les impacts environnementaux qui sont associés.

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

Je vous fais une suggestion dans tout cela. Nous avons un bord de mer qui s'érode entre Marina et la Siesta, avec des coûts exorbitants, et un jour il n'y aura plus de route, c'est-à-dire que vous aurez la voie de chemin de fer juste au bord de l'eau. Il y a peut-être aussi une réflexion à avoir en la matière, si toutes les conditions peuvent être requises, bien sûr.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Cette réflexion est menée. Pour l'instant, il y a un certain nombre de contraintes administratives sur la protection du littoral, par rapport à ce genre de choses.

Je voulais vous apporter des éléments de réponse sur l'évacuation des déblais. Aujourd'hui, là encore, cela rejoint le niveau des études. Nous ne sommes pas à un niveau d'étude où nous avons travaillé directement sur les détails du tunnel et les sorties, donc nous n'avons pas encore les éléments dits « de stratégie d'évacuation des matériaux ». Nous sommes sur des éléments généraux, et c'est pour cela que nous répondons sur la gestion des matériaux.

Sur ces études, nous sommes en relation avec la DREAL et la DDTM. Nous essayons de mettre en place des stratégies d'évacuation des matériaux. Comme le disait Nicolas GUYOT, c'est relativement important, mais faible en volume général par rapport à ce qui peut se faire habituellement. Nous pensons que nous avons des solutions. Il faut que nous travaillions sur ce que Monsieur le Maire vient de dire. Il n'y a pas que cette solution-là, il y a d'autres solutions de renfort de digue, etc., qui peuvent permettre d'utiliser les matériaux.

Nous avons aussi eu cette discussion avec la Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics. Ils font dans les excavations, la plupart du temps, un réemploi direct des matériaux, en fonction de leur qualité. Il n'y a pas de problème sur tous les aménagements de travaux publics qui sont réalisés sur la région sur ces matériaux. Nous travaillons donc aussi avec eux pour savoir comment nous allons pouvoir traiter ces matériaux qui vont sortir mais, avant de le faire – ce sont des solutions – il faut que nous ayons fait les choix de tracé, que nous ayons fait les sondages pour avoir une meilleure précision sur les matériaux, que nous ayons une évaluation de la qualité des matériaux que nous allons avoir et que nous ayons, *in fine*, quand nous allons réaliser les travaux, la certitude de trouver ces matériaux. Vous le savez aussi, quand nous travaillons au tunnelier, malgré les sondages que nous avons pu faire, nous tombons des fois sur des matériaux qui sont plus ou moins utilisables. Nous le traitons en direct.

Nous sommes dans des logiques de stratégie générale, pour comprendre comment tout cela va fonctionner. Après, il faut que nous avancions dans les études. Nous sommes quand même un peu loin de cela.

Je l'ai évoqué – c'est juste pour remettre dans le contexte – le dossier d'utilité publique, c'est fin 2018, et l'enquête d'utilité publique, c'est 2019. Nous avons quand même encore beaucoup d'éléments d'étude, à partir du moment où nous aurons fait les choix de tracé.

Annie BOIVERT, association Leï Granouïé

Je reviens sur les tracés parce qu'une fois de plus, je n'ai peut-être pas tout compris. Excusez-moi. J'ai enfin vu sur la carte – pour ceux qui l'ont, à la page 226 – et nous y voyons plus clair. Je ne l'avais pas vue, je ne voyais que sur la photo, là-bas.

Les trois tracés qui sont marqués là, ce sont les tracés dont vous avez dit que vous ne savez pas encore lequel serait choisi. C'est cela ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

La réunion que nous avons ici est une réunion de concertation, qui permet de présenter ces différents tracés. Le choix de ces tracés ressortira de la synthèse de l'expression du territoire.

Annie BOIVERT, association Leï Granouïé

D'accord. Il ne faudrait pas nous noyer sous trop d'informations.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

J'essaie d'être le plus complet et le plus précis possible, quand je peux.

Dans le dossier, vous avez plusieurs livrets, de 0 à 5. Le livret 4 représente les tracés qui ont été étudiés par le maître d'ouvrage depuis l'origine, dans le cadre de la gouvernance du projet. Vous y voyez, un peu plus précisément, effectivement, que sur la diapositive, les tracés.

Le livret 5 compile l'ensemble de ces tracés, et nous y avons rajouté les demandes spécifiques des élus. Vous y retrouvez, par exemple, Cannes-la-Bocca et le tracé un peu plus au nord de Ouest Alpes-Maritimes avec les Bouillides. Vous avez les trois tracés dans le livret 5, à la page 247. Vous avez les trois tracés sur cette page-là.

Ces éléments de tracés, dont vous voyez qu'ils sont en pointillés, et dont je vous rappelle qu'ils sont partout en souterrain sur cette zone-là, sont soumis aux échanges et au recueil de votre avis, pour que le maître d'ouvrage puisse faire une synthèse. Toutes les réunions de concertation que nous avons avec vous, puis pendant la concertation sur les gares, jusqu'en décembre, plus le site Internet, plus les cartes T, plus les registres qui sont là, doivent nous permettre de recueillir votre avis et nous permettre – je l'espère – de pouvoir en faire une synthèse et de pouvoir dire : « *Voilà, a priori, sur le territoire, le tracé qui paraît le plus demandé, ou en tout cas le plus consensuel, semble être celui-là* ».

Nous présenterons cette proposition à la gouvernance du projet, puis au Ministre – c'est l'Etat qui a évidemment la décision finale – qui, en général, l'approuve. Nous continuerons les études sur ce sujet. D'où la raison pour laquelle nous vous présentons plusieurs variantes.

Annie BOIVERT, association Leï Granouïé

Avez-vous une préférence ou pas, au juste ? Parce que, franchement, c'est vous qui trancherez au dernier moment.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Si c'était ainsi, il ne serait pas utile de faire une concertation. Donc, non, ce n'est pas nous qui tranchons.

Réactions dans la salle.

Ecoutez, c'est une chose sur laquelle je peux intervenir avec plus de conviction encore. Je l'ai présenté en avant-propos. En 2011, nous avons fait une concertation sur un projet de LGV (ligne à grande vitesse), avec des fonctionnalités, des zones de passage. Il y a eu une concertation en 2011, la même que cela. La région y a participé, toute la région, ici aussi. Nous avons de même fait une concertation sur Nice-Italie en janvier 2012. Cette concertation de 2011 a dit, et c'est ce que je vous ai évoqué tout à l'heure : « *Nous ne voulons pas de train à grande vitesse, nous voulons donner la préférence aux trains du quotidien* ». Nous sommes passés d'un TGV, qui correspondait à une décision que l'on aurait pu dire « prise par le Gouvernement et préférée par la SNCF », à un projet de ligne nouvelle pour faire passer des trains du quotidien et des TGV. C'est la concertation qui l'a fait. Je vous garantis que les positions de gare qui ont été prises n'étaient pas forcément les positions qui étaient préférentielles pour la SNCF.

Maintenant, quand vous me posez la question, je réponds directement aux préférences : l'engagement du maître d'ouvrage vis-à-vis de l'Etat et des cofinanceurs, c'est de faire le meilleur projet au moindre coût. Donc, toutes les variantes qui sont proposées dans le projet ici, qui sont les moins chères, ont la préférence du maître d'ouvrage. Voilà.

Christophe QUINTAVALLE, ADEV

J'avais une question en trois parties sur le coût du projet. D'abord, quel va être le coût ? Quel va être l'impact pour le citoyen ? Combien cela va-t-il coûter à chacun ? Quel va être l'impact sur les projets futurs, c'est-à-dire qu'est-ce qui sera mis de côté pendant un certain nombre d'années pour que le projet soit réalisé, au niveau des projets régionaux, départementaux, locaux ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je sais vous dire quel va être le coût du projet, puisqu'il est présenté dans le document. Vous avez le tableau de l'ensemble des coûts que je vais projeter.

Je ne sais absolument pas dire si le financement de ce projet obérera, occultera ou fera l'objet de choix. Il est probable que oui, j'imagine, puisque c'est un financement important.

Quelle est la part de financement des collectivités et des citoyens ? Je ne la connais pas aujourd'hui, là aussi pour une raison assez simple : nous commençons à travailler sur un cadrage de financement du projet lorsque nous avons au moins fait les choix de tracés et que nous avançons vers la déclaration d'utilité publique avec le dossier.

Cependant, lors du dernier Comité de pilotage du 20 septembre, le Président de Région a demandé que nous mettions en place une mission de financement. Le Préfet a demandé au Gouvernement de mettre en place cette mission de financement. C'est en général un ingénieur général des finances de Bercy qui conduit cette mission de financement. Il vient sur le territoire pour regarder comment nous pourrions éventuellement financer ce projet.

Très clairement, les coûts, vous les connaissez. Ce sont ceux-là, ceux que vous voyez ici. Nous sommes sur une enveloppe d'à peu près 7 milliards d'euros pour la Priorité 1, avec une séparation du nœud marseillais entre 2,5 et 3 milliards d'euros et ici, sur le nœud azuréen, autour de 4 milliards d'euros. Ce sont évidemment des coûts qui ne sont pas fixes, puisque nous avons

plusieurs variantes qui ont des prix qui sont différents. Du coup, le coût général va dépendre des variantes, mais nous sommes dans cette enveloppe générale.

S'agissant du projet global, avec la Priorité 2, vous avez aussi les montants qui sont mis en haut. Ce sont des montants importants. Vous avez d'autres projets qui sont en cours. Je pense par exemple au Charles-de-Gaulle Express, qui est un projet qui coûte 2 milliards d'euros, je crois, et dont une partie du financement est prévue avec la taxe de 1 euro sur les billets d'avion. Il y a des systèmes de financement.

Le Président de la Région a récemment rappelé deux choses. D'une part, l'augmentation de la participation de la Région sur le financement des études et la demande de la mise en place d'une taxe carbone sur la région. A l'origine, c'était une taxe qui était nationale et qui avait pour objectif de financer les grands projets de transport. Il y a aussi d'autres pistes de financement.

C'est vraiment un travail qui reste à venir, savoir comment nous allons mettre en place ce financement. Vous êtes aussi conscients que ces logiques de financement dépendent de l'ensemble des collectivités qui souhaiteront participer au financement du projet, de comment elles seront impactées, des aménagements urbains que nous allons faire. Il y a énormément de choses qui ne sont pas « verrouillées », dans le financement général du projet et de l'intérêt pour le projet des communes, des collectivités, du Département et de la Région qui ont, eux, considéré qu'il fallait réaliser ce projet.

Voilà, je ne peux pas vous répondre plus précisément, pour les raisons que je viens d'évoquer.

J'oubliais : il y a un axe de financement qui est important aussi, qui est l'Europe. L'Europe vient d'enclencher un financement spécifique pour les études, de 5,7 millions d'euros. Cela veut dire que le projet a une visibilité au niveau européen, que la Communauté Européenne considère que c'est un projet important. Elle en finance donc les études. Là aussi, dans le travail de la mission financement, il y aura des discussions avec l'Europe pour voir comment l'Europe peut arriver à financer cela. Il y a des parts de financement de l'Europe, je crois, autour de 20 à 30 % sur les aménagements. En général, cela peut aller jusqu'à 50 % sur les études. Ce sont des ratios qui seront à verrouiller et, en tout cas, à porter par la mission de financement.

Paul TREMELLAT, habitant de Villeneuve-Loubet, association Leï Granouïé

Choisir un tracé alors que nous ne les voyons pas, je pense que le problème est simple. Par contre, les nuisances peuvent être différentes d'un tracé à l'autre. Est-ce qu'un des tracés passe peu ou prou sous la décharge ? Est-ce que vous avez pris en compte ce problème, car c'est une décharge dont l'étanchéité est assez douteuse. Le passage des travaux, surtout, peut-être pas le train, mais les travaux, ne risque-t-il pas de créer des failles qui existent déjà dans le sol lui-même et alimenter, donc, par des infiltrations, les nappes phréatiques qui sont tout à côté ? C'est un premier point.

Deuxième point que je souhaitais soulever : les ventilations de mise à l'air libre seront-elles avec extraction mécanique ? Si oui, est-ce que ces extractions apportent une incidence extérieure par le bruit, par exemple, ou l'entretien ? Est-ce que cela risque d'avoir des incidences ? Ce sont des points qui pourraient favoriser un tracé plus que l'autre.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Sur la décharge, nous n'avons pas de tracé à proximité immédiate, mais c'est vrai que nous avons identifié que c'était un sujet important. Nous avons discuté et récupéré toutes les données existantes sur le sujet. Encore une fois, comme vous le savez, les chemins qu'emprunte l'eau sont difficiles à connaître très précisément. Je ne peux pas vous dire que nous avons la carte du traçage systématique, etc., sinon je serais plus fort que tous ceux qui se posent des questions sur le sujet.

En tout cas, le sujet est dans l'œil de la DDTM, qui est présente à nos côtés.

Nos tracés ne sont pas immédiatement à proximité et, d'après toutes les informations que nous avons pu compiler de bibliographies qui existent aujourd'hui et les sondages que nous avons réalisés, nous ne sommes pas dans des tracés qui risquent d'aggraver le risque.

Sur les puits de ventilation, les puits dont j'ai parlé tout à l'heure étaient des puits de secours, tous les 5 kilomètres, pour les bitubes. Ce sont des puits qui sont utilisés en cas d'incident. *A priori*, ils sont sans extraction d'air permanente, machinerie, etc.

Serge JOVER, ADEV

Bonjour à tous. D'abord, je voudrais dire que je suis tout à fait d'accord avec tout ce qu'a dit Monsieur le Député-maire. Vous savez tous que je représente aussi l'Association de Défense de l'Environnement Villeneuve-Loubet ici.

Je voudrais préciser que, depuis 2005, nous avons combattu la LGV, c'est vrai, parce que nous avons jugé que la grande vitesse n'était pas appropriée pour traverser les Alpes-Maritimes et qu'ensuite, nous avons continué à travailler avec vous, Monsieur Jean-Michel CHERRIER, sur cet important dossier. Nous étions à côté de vous pendant trois mois sur les ateliers que vous avez réalisés entre Nice et Marseille.

Aujourd'hui, vous arrivez avec ce projet de Ligne Nouvelle. C'est vrai qu'il est difficile de faire confiance à SNCF Réseau, anciennement RFF, après tous les déboires que nous avons pu avoir avec cette troisième voie ferrée. Les nuisances, comme l'a dit Monsieur le Député-maire, ce n'est qu'à Villeneuve-Loubet que nous les avons eues.

Aujourd'hui, vous arrivez avec une solution miracle, cette Ligne Nouvelle qui va régler tous les problèmes, comme vous nous l'aviez dit pour la troisième voie ferrée, il y a à peu près dix ans.

Alors, je vous pose une question toute simple. Quand nous voyons les dates, nous sommes en 2030. La population, les salariés qui empruntent les transports en commun tous les jours ont besoin de prendre le train aujourd'hui. En 2030, beaucoup ne seront plus en train de travailler.

Il ne faut pas abandonner la ligne historique aujourd'hui, il faut absolument continuer à faire des améliorations. Faire des améliorations, c'est peut-être reprendre le projet de troisième voie que vous avez décidé d'abandonner, soi-disant trop coûteux. Et pourtant, par le passé, ce n'était pas trop coûteux.

Donc, j'insiste lourdement sur ce point, parce que quand vous dites que ce nœud va rajouter des TER, je vous dis : « *N'oubliez pas que la population est sur le bord de mer* ». La population entre Nice, Cannes et Antibes, comment va-t-elle faire ? Elle ne va pas aller à Sophia-Antipolis. Cette ligne historique va donc continuer à servir, et servir plus que le nœud que vous allez faire sur Sophia-Antipolis. J'en suis absolument convaincu. Donc, ne négligez pas ce point. Il faut absolument continuer.

Maintenant, je ne vais pas m'opposer, l'association ne va pas s'opposer sur un projet de transports en commun parce que, sincèrement, nous y sommes favorables. Pour le développement durable, c'est la meilleure des solutions.

J'ai des questions à vous poser concernant ce projet. Tout à l'heure, on vous a posé la question sur les puits d'attaque. Vous ne nous avez pas dit où vous les voyez. Pourtant, en page 227 de votre document, il est indiqué : « *La proximité des grandes infrastructures de transport dans le secteur de Cagnes-sur-Mer (A8 et N6007) permet d'envisager des solutions de transport des matériaux issus des tunnels avec des nuisances locales limitées* ». Cela signifie bien que ces puits d'attaque ne vont pas être très loin d'ici.

Une autre question se pose. Dans vos tracés, je comprends très que les personnes ici ne comprennent pas très bien où cela passe. Quelle est la largeur de vos fuseaux aujourd'hui ? Etes-vous toujours sur 500 mètres ?

Je ne veux pas parler trop longtemps – je reprendrai le micro s'il le faut – mais j'ai juste une autre question. Cela concerne les sursis à statuer. Je crois qu'il va quand même falloir que vous expliquiez ce que sont « les sursis à statuer » à la population, parce que je ne crois pas qu'elle connaisse exactement. Quand envisagez-vous de les demander à Monsieur le Préfet ? Est-ce que ces sursis à statuer vont s'appliquer sur les communes où le tracé est en souterrain ? Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Nous allons faire une réponse à deux, avec Nicolas GUYOT, puisque vous avez évoqué un certain nombre de sujets.

Sur les services, Nicolas GUYOT les représentera, mais nous l'avons mis dans le document. La ligne classique actuelle est augmentée. C'est parce que nous réalisons une ligne nouvelle que nous pouvons détourner un certain nombre de trafics qui existent aujourd'hui et doubler la ligne actuelle, passer de 4 TER à 8 TER. C'est bien la ligne actuelle qui va avoir ses TER doublés, ce qui correspond bien à votre demande.

La requalification de la ligne actuelle et le déplacement d'un certain nombre de trains qui viennent « gêner » la circulation et qui complexifient le dispositif permettront d'avoir...

Serge JOVER, ADEV

Mais en 2030.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Bien sûr, en 2030. Tout à fait. Mais cela me permet de préciser que ce sujet du délai est un sujet qui a été évoqué il y a longtemps. Madame BENASSAYAG a évoqué la fenêtre de tir, et je vais revenir dessus.

Si nous considérons que nous avons aujourd'hui des problèmes de saturation routière et ferroviaire et si nous ne prenons pas les décisions, en 2030, nous aurons une nouvelle réunion pour nous dire « que fait-on ? », sauf que nous n'aurons pas d'amélioration du système ferroviaire et que les gens qui seront là se plaindront de cela.

Nous sommes face à une responsabilité, aujourd'hui, sur ce projet. Les décisions doivent être prises maintenant et pas dans dix ans. Il y a des tas de projet pour lesquels les décisions n'ont pas été prises et dont j'entends tous les jours qu'ils sont regrettés. Vous en avez ici, dans la région.

Cette position doit être prise. Cette décision, elle est maintenant.

Effectivement, il y a le réseau tel qu'il est aujourd'hui. Je l'ai montré, il y a des investissements lourds, 1,5 milliard d'euros dans le cadre du CPER pour faire des aménagements sur le réseau. Il y a actuellement des études sur Mandelieu-Vintimille pour permettre d'augmenter et d'avoir une meilleure capacité sur la ligne – pas vraiment de capacité, puisqu'on n'aura pas vraiment ajouté de trains – mais de permettre d'avoir une meilleure robustesse du système.

Je vais revenir avec Nicolas GUYOT sur l'explication de la troisième voie. La troisième voie, j'ai déjà évoqué cela à plusieurs reprises, mais Nicolas GUYOT va développer l'explication de façon plus complète sur le fait que cette prolongation de troisième voie ramènerait un TER supplémentaire, alors que la réalisation de la Ligne Nouvelle permettra de doubler les TER. Aujourd'hui, nous sommes à 4 TER, nous passerions à 5 TER. Quand nous aurons la Ligne Nouvelle, nous passerons à 8.

Sur les fuseaux de 500 mètres ? Vous n'avez aucune largeur de fuseau. Vous êtes sur les tracés. Une position de double voie fait une quinzaine ou une vingtaine de mètres de large. Ce n'est pas un fuseau, c'est un tracé. C'est précis sur le territoire. La seule chose qui n'est pas si précise que cela, c'est le plan exact où cela passe, avec les coupes exactes où cela passe, puisque nous avons besoin d'avancer dans les études et de faire des choix. Mais ce n'est pas un fuseau, c'est vraiment un tracé.

Vous avez posé la question sur les sursis à statuer et sur la date à laquelle ils seront posés.

Serge JOVER, ADEV

Sur ce que c'est, d'abord.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Dans le cadre du projet, nous proposons de mettre en place ce que l'on appelle des « zones de protection foncière ». C'est-à-dire qu'une fois que le tracé est décidé, nous proposons aux Préfectures de faire un arrêté de mise à l'étude, ce qui permet que l'ensemble des permis de construire qui sont présentés sur la commune puissent être proposés au maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage a légalement deux ans de sursis à statuer, c'est-à-dire que, pendant deux ans, il peut ne pas répondre à ce permis de construire, puisqu'il est censé faire des études pour préciser le tracé.

Au bout de ces deux ans, si le permis de construire n'est pas traité et s'il n'y a pas de retour du maître d'ouvrage, donc de SNCF Réseau, le permis de construire est attribué.

Cette mesure permet simplement, puisque nous sommes dans la logique d'affiner les tracés, qu'un permis de construire qui serait proche de cette zone, donc dans la zone déterminée par l'arrêté préfectoral lié au tracé qui sera choisi, puisse être étudié par le maître d'ouvrage et que le maître d'ouvrage dise « *non, c'est pile sur le trajet* » ou « *c'est pile sur quelque chose qui peut nous gêner, donc nous n'accordons pas le permis de construire* ».

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

C'est pour la ligne aérienne.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

C'est pour la ligne aérienne, bien entendu, puisque cela ne concerne pas du tout le souterrain. Nous gérons le tréfonds, mais nous ne gérons pas la surface.

Si c'est en souterrain, il n'y a pas de sursis à statuer sur cette zone. Il y a un sursis à statuer général sur la zone, mais cela ne s'applique pas sur le souterrain. Cela n'a pas d'importance.

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

C'est important de le dire.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je passe la parole à Nicolas GUYOT, pour que nous vous donnions des explications sur le fonctionnement de la troisième voie, ce qui était précisé à l'origine, ce qui est fait, et les raisons pour lesquelles nous ne continuerons pas la troisième voie.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je commence, juste avant cela, par quelques compléments à ce qu'a dit Monsieur CHERRIER sur ce qui est prévu avant 2030 sur cette ligne. Vous savez peut-être d'ailleurs qu'il y a déjà un chantier de renouvellement voies-ballast (RVB, dans notre jargon), en tout cas de remplacement de la voie, qui est prévu à partir de l'année prochaine. Ce sont des chantiers un peu lourds, mais qui sont nécessaires. Cela veut dire que nous continuons à investir dans la réparation et le renouvellement des composantes de la voie.

Un autre chantier nous attend. Il s'agit du remplacement d'un certain nombre d'organes et d'équipements de signalisation. C'est l'occasion de se poser la question – ce que l'on fait avec la Région – sur les améliorations à apporter au système. Il y a notamment une réflexion sur le fait que nous profitons du remplacement de ces systèmes pour améliorer les performances en ligne, redécouper le cantonnement, c'est-à-dire permettre aux trains de se rapprocher les uns des autres, et même si, éventuellement, nous n'allons pas plus loin en passant à un système ERTMS, dont vous avez peut-être entendu parler. C'est un système de signalisation un peu différent, qui permet plus de souplesse dans la gestion des trains et qui amène un peu de robustesse.

Il y a un autre projet dont vous entendrez peut-être parler, qui est celui de la commande centralisée du réseau. Il consiste, en gros, à regrouper dans quelques endroits dans la région tous les opérateurs qui manipulent les aiguillages, ce qui donne une automaticité et une efficacité plus importantes au système. Ce sont aussi des projets qui sont dans la décennie 2020.

Vous avez au tableau un certain nombre d'autres aménagements, que Monsieur CHERRIER a cités en partie. Il faut dire que c'est sur tout l'ensemble du système que nous travaillons, parce que le Conseil régional investit aussi beaucoup sur le matériel roulant.

Vous savez sans doute – je ne veux pas me répéter – que la ligne côtière de la Côte d'Azur est la ligne TER la plus fréquentée de France, en dehors de l'Île-de-France, évidemment. Le Conseil régional a investi dans du matériel très capacitaire, à deux étages, qui peut emporter, quand on met deux rames accolées – nous parlons d'unités doubles – jusqu'à 1 800 personnes. Voilà.

Cela nécessite aussi des aménagements sur les quais pour que tous les quais auxquels s'arrêtent ces matériels puissent être à la bonne longueur, ce qui n'est pas forcément toujours le cas aujourd'hui.

Voilà un panel d'investissements et de projets, qui ne sont pas tous au même niveau de maturité, mais qui sont prévus d'ici 2030, pour dire qu'il ne se passe pas rien en attendant la Ligne Nouvelle. Ces différents projets ont une cohérence entre eux mais, en termes de densité de circulation, nous avons un seuil à franchir. La solution la plus pertinente, à notre sens, est celle du projet de ligne nouvelle.

Cela me permet de faire la transition avec le sujet de la troisième voie, pour faire un petit bilan, avec peut-être, comme le disait Monsieur CHERRIER, un rappel de l'historique. Le projet est né en 2000. A partir de 2000, nous avons commencé à lancer les études préliminaires. Nous avons un objectif, en gros, de doublement des trafics TER, pour atteindre une desserte au quart d'heure. Les premières études préliminaires ont identifié la solution d'une troisième voie entre Antibes et Nice, avec une première phase, dès 2002, qui a été dégagée sur Antibes-Cannes. Nous avons eu une enquête publique et une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2003 sur l'ensemble du projet, les deux phases, et d'ailleurs, cette DUP a été prorogée en 2013 pour dix ans. Nous avons eu une mise en œuvre du projet entre 2004 et 2013 entre études et réalisation, pour une mise en service en 2013.

Du point de vue des services, nous avons initialement 3 TER, *grosso modo*. Nous avons un objectif de 5. Quand je parle de doublement, c'est parce que nous avons 2 omnibus, et nous avons l'objectif de passer à 4. En fait, ce qu'il faut avoir en tête, c'est que nous avons le cadencement, qui n'était pas dans les cartons en 2000, même pas en 2002, qui s'est un peu intercalé dans la problématique et qui a permis en 2009 d'avoir, déjà, une première amélioration du service, de la densité. Ensuite, la troisième voie l'a complété. Nous avons ici les densités de TER.

Du coup, la deuxième phase dont nous parlions, c'est-à-dire le prolongement de la troisième voie entre Cannes et Nice, au-delà de la section Antibes-Nice qui a été mise en service en 2013, ne permet aujourd'hui de gagner qu'un service TER, et encore, sans à notre sens de gain de robustesse important.

La troisième voie, telle qu'elle a été construite, est utilisée. Elle est notamment utilisée dans les cas de dépassement, c'est-à-dire de perturbation du trafic (vous savez qu'ils sont nombreux). Si vous prenez le TGV, vous pouvez doubler un TER, ou vous faire doubler, quand vous êtes dans un TER, par un TGV. En général, c'est ce qui se passe. Pour réguler ces incidents, cette troisième voie permet des doublages qui n'auraient pas été possibles sans. Nous sommes certains qu'elle a une utilité, mais la prolonger, par contre, apporterait relativement peu et pour un budget assez conséquent. Nous l'estimons à plus de 500 millions d'euros.

Nous voyons donc à la fois les coûts, les impacts et les perturbations sur le réseau, parce que ce sont des chantiers qui se font à proximité de la voie circulée et qui sont quand même assez impactants, à la fois sur les circulations et sur un milieu très urbanisé. Par ailleurs, cela ne permet pas d'atteindre le niveau de service proposé dans le cadre du projet Ligne Nouvelle, où nous sommes à 8 trains par heure et par sens. C'est ce qui explique le changement de direction, si je puis dire.

Il faut peut-être également avoir en tête que, dans le projet de Ligne Nouvelle, nous avons des aménagements complémentaires dans les principales gares du secteur, c'est-à-dire la création d'une quatrième voie en gare de Cannes, en gare de Cagnes-sur-Mer et en gare d'Antibes. C'est un élément assez structurant des horaires, qui n'était pas prévu dans le projet de troisième voie, et qui va permettre de passer ce seuil de fréquence.

Marc IPPOLITO, Président du Club des entreprises de Villeneuve-Loubet

Je voulais intervenir sur ce débat, qui nous intéresse aussi. Vous savez tous que les entreprises de Villeneuve-Loubet et leurs salariés sont confrontés au quotidien aux problèmes de congestion routière, tant sur l'autoroute que sur le réseau secondaire permettant les accès aux zones d'activité. Nous l'avons largement dit tout à l'heure.

Des actions d'amélioration qui seraient envisagées par la Commune, le Conseil départemental pour améliorer la circulation, et un projet, notamment, de nouvelle voie, nous ne pouvons qu'être favorables à cette amélioration, bien entendu. Nous soutenons ce projet, car il va améliorer les choses.

Ceci étant, le délai est très long. C'est dans quinze ans, si ce n'est pas mieux. Il est donc important aujourd'hui - comme l'a dit Serge JOVER et Monsieur le Maire aussi -, que nous n'oublions pas de faire les choses que nous pouvons faire aujourd'hui. Je sais que nous ne pouvons pas faire la troisième voie, dont acte. Mais bloquer sur un projet de parking de covoiturage, paraît être une folie. Oui pour le projet, mais il ne faut pas laisser tomber la situation actuelle.

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

Je voudrais relayer ce que vient de dire Marc IPPOLITO. Nous avons 600 entreprises sur le secteur dit « des Maurettes », pour simplifier. La gare actuelle joue un rôle important, et vous avez, dans vos projets de la supprimer. Je répète : « et vous avez dans vos projets de la supprimer, pour justement améliorer l'existant ». C'est-à-dire faciliter la circulation plus rapide entre Cannes et Nice. De même, celle de Biot, et également Golfe-Juan. Ce qui ferait que les arrêts ne seraient plus que Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer et Nice.

Je vous mets en garde solennellement, au cours de cette réunion, pour vous dire que c'est une erreur, parce qu'on ne peut pas vouloir des utilisateurs du train quand on est au cœur de ce qui s'appelle « pôle Marina 7 », avec 600 entreprises et tous les salariés qui viennent y travailler et que l'on a une desserte aussi directe vers un cœur de vie économique.

C'est un élément supplémentaire qui n'est pas direct dans le débat, mais qui mérite d'être pris en compte. Je m'explique à ce moment-là mieux pourquoi les discussions de terrain avec la CASA pour le parking de covoiturage à côté bloquent.

Je ne sais pas si vous êtes en état de pouvoir y répondre, mais je veux juste vous dire que nous allons être extrêmement actifs sur cela. Nous sommes en train de travailler, justement, pour faire de ce secteur un secteur à la fois résidentiel et qui garde son cœur de développement économique. Il n'est pas question qu'après une rénovation plutôt convenable de la gare, elle soit dans les probabilités d'être supprimée, pour justement améliorer l'existant, comme vous l'avez dit. Cela rassurera Serge JOVER, de savoir que la façon d'améliorer l'existant, c'est de supprimer les gares moins importantes sur le trajet. C'est une provocation, aussi.

Applaudissements.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Un peu, mais cela fait partie du débat. Comme nous sommes dans la provocation, je vais y répondre un peu, parce que cela ne me gêne pas non plus.

Dans les discussions que vous avez, vous avez cité deux interlocuteurs. Probablement que les négociations achoppent de la responsabilité des deux interlocuteurs, dont la SNCF fait partie, mais il y en a un deuxième. Pour ce qui concerne les évocations de suppression de haltes ou de gares...

Réactions dans la salle.

Nous sommes dans la provocation !

Pour la suppression potentielle des haltes ou des gares, il n'existe aucun plan actuel qui prévoit la suppression de haltes ou de gares sur cette zone-là, en l'occurrence, de gare. La preuve, c'est que

le système ferroviaire que nous présentons aujourd'hui sur la Ligne Nouvelle permet justement de réaliser ces 8 TER par heure sur la ligne, dont 4 semi-directs.

Les raisons de la mise en perspective des besoins de réaliser la troisième voie sont complètement liées à la prise de la réalité du projet de Ligne Nouvelle. Aujourd'hui encore, quelques-uns doutent de la réalisation de ce projet, ce qui n'est pas mon cas. Ce projet prend de la réalité. Comme nous sommes aujourd'hui dans une concertation publique, à une période de choix des tracés et comme nous allons vers une enquête d'utilité publique, la réalisation même de ce projet, l'investissement lourd – nous avons parlé tout à l'heure de la répartition des financements qu'il prévoit – et la mise en perspective de la réalisation de cette troisième voie, dans le délai, dans le planning, dans les coûts et dans le service, rendaient la réalisation de la troisième voie non acceptable.

C'est la raison claire pour laquelle la troisième voie ne sera pas poursuivie. C'est la raison, encore plus claire, pour laquelle le projet de Ligne Nouvelle doit être réalisé pour permettre d'absorber ces augmentations de trafic pour une desserte complète de toutes les gares existantes du littoral.

Marie BENASSAYAG, Vice-présidente du Conseil départemental des Alpes-Maritimes

Ce que je veux quand même dire, c'est que nous allons être très vigilants. C'est vrai que la boutade que nous vous avons faite sur la suppression des gares permettait de vous lancer la perche pour répondre, mais quand même, ce dont je me suis aperçue, c'est qu'il y a moins d'arrêts sur Villeneuve-Loubet, Biot, que sur Cagnes-sur-Mer et Antibes, ce qui peut sembler normal – bien que. Ce que je demanderai, et je l'ai déjà demandé plusieurs fois, c'est que le cadencement des trains s'arrêtant à Villeneuve-Loubet, au cœur d'un espace d'activité économique d'importance soit amplifié.

Actuellement, nous avons moins de trains qui s'arrêtant à Villeneuve-Loubet qu'à Cagnes-sur-Mer, et j'aimerais qu'il y en ait autant parce que, comme nous vous l'avons dit, les déplacements pendulaires sur la commune sont très importants. En plus, comme Amadeus vient de s'installer sur la commune avec 1 500 salariés, nous allons être très vigilants là-dessus. Je vous demande d'être aussi très attentifs à ce sujet. Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je vous remercie, Madame BENASSAYAG, de ce propos, parce que cela me permet juste d'expliquer deux choses. Ce en quoi SNCF Réseau est complètement impliqué, c'est la mise en place et la réalisation d'une infrastructure qui permette ce que vous venez de dire. Mais je tiens quand même à rappeler que vous connaissez le processus de décision de la desserte ferroviaire, qui ne dépend pas de SNCF Réseau.

Le responsable du choix de la desserte régionale, c'est l'autorité organisatrice des transports, c'est-à-dire la Région. Ce n'est donc pas la SNCF qui décide aujourd'hui de la desserte ferroviaire, mais la Région. C'est elle qui finance les trains et qui demande les arrêts en fonction des besoins.

Par contre, en l'occurrence - et cela rejoint mes propos précédents -, SNCF Réseau met en place une infrastructure qui va permettre la circulation des trains, notamment de tous ces services qui sont projetés.

Je rajouterai même que nous sommes dans le cadre d'une ouverture du réseau. Cela veut dire que la circulation des trains, et en tout cas la gestion des voyageurs, sera ouverte à la concurrence dans quelques années. Cela veut dire que le réseau permettra d'accueillir plusieurs exploitants ferroviaires, et donc des services différents et multipliés.

C'est donc la raison supplémentaire pour laquelle, compte tenu de la capacité de la ligne historique actuelle, nous avons besoin d'avoir une ligne secondaire, pour pouvoir, d'une part, doubler les trafics, comme nous l'avons évoqué, et absorber aussi les demandes de trafic supplémentaires qui arriveront dans le temps.

Je voulais juste que cette vision de la responsabilité et de l'engagement de SNCF Réseau sur cette infrastructure soit un peu découplée des besoins de demandes de transport qui sont entièrement de la responsabilité du Conseil régional, la SNCF ayant la responsabilité de la qualité de la mise en place de cela, puisque nous sommes l'opérateur.

Cela ne décharge pas la SNCF de sa responsabilité de qualité de service, mais dans le cadre d'une décision qui revient – je me répète – à la Région.

Serge JOVER, ADEV

Je voudrais juste vous rappeler, quand même, puisque nous avons participé à vos différents ateliers, que le 4 juillet, à l'atelier « Saturation ferroviaire de Marseille », bien sûr, c'est dans le cadre de « *la solution d'accroissement de la capacité ferroviaire sans ligne nouvelle* ». Vous avez présenté ce document. Pour moi, « sans ligne nouvelle », cela veut dire que jusqu'en 2030, nous sommes sans ligne nouvelle.

Vous avez dit que vous pouvez agir sur les services. Lorsque vous agissez sur les services, vous avez cité – c'est votre document, SNCF Réseau – une liste de gares. Pour les Alpes-Maritimes, je confirme qu'il y a bien Biot, Golfe-Juan-Vallauris et Villeneuve-Loubet, où vous envisagez de supprimer cette halte.

Je me réjouis aujourd'hui que, deux mois après, vous ayez déjà changé d'avis. Mais je crois que c'est important, je le dis. Nous participons aux ateliers, vous nous montrez des choses. Si, le lendemain, vous changez, il faudrait peut-être faire aussi une correction sur vos documents. Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

C'est tout à fait entendu. Si ces documents sont réalisés, c'est pour qu'ils soient lus.

Ce qui est précisé dans le document c'est que, dans la mesure où nous voudrions avoir un accroissement des trafics sur la ligne historique et arriver à ce service, c'est-à-dire sans réalisation de Ligne Nouvelle, arriver à 8 TER par heure, il faudrait supprimer des gares. C'est exactement le propos du document. Donc, ce document montre que, si nous voulons arriver à 8 TER par heure sur la ligne littorale, sur ce service-là, la seule solution pour y arriver, ce serait de supprimer des gares. C'est évidemment – puisque c'est un atelier saturation, pour expliquer cette saturation – ce que nous ne souhaitons pas faire, bien entendu.

Serge JOVER, ADEV

Est-ce que cela veut dire que, comme d'ici 2030, vous n'aurez pas de Ligne Nouvelle, vous n'allez pas anticiper par cette solution ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je me répète, nous n'anticiperons en rien cette solution. Il s'agit d'un schéma de principe pour expliquer. Les ateliers saturation étaient des ateliers qui permettaient d'expliquer à l'ensemble des participants ce qu'étaient les enjeux généraux de saturation du système ferroviaire et la compréhension de ce système-là.

En aucun cas ce n'est un document qui a été approuvé par qui que ce soit. Ce n'est donc pas un document de décision. Vous savez qu'il passe toujours par un comité de pilotage. Ce n'est donc pas le cas.

Une habitante de Biot

Est-ce que vous acceptez qu'une Biotoise prenne la parole ? Je vous remercie. Je viens du quartier de Saint-Julien-Roquefort, qui est riverain de la décharge du Jas de Madame et de la Glacière. Je fais appel à la solidarité des Villeneuvois, à votre solidarité, Monsieur LUCA, pour faire en sorte que Biot ne soit pas la victime dans cette affaire. J'ai bien noté que vous feriez en sorte, avec les autres Maires de la CASA, que nous soyons pris en compte.

Nous avons différents avis – je parle de mon association de quartier – mais j'ai rejoint un collectif qui s'appelle « Basta ligne nouvelle ». Vous pouvez d'ailleurs nous trouver sur Facebook.

Nous avons besoin que vous nous souteniez, parce que vous vous inquiétez pour une voie souterraine, mais pour nous, 2 tracés sur 3 sont en aérien en partie. Vous imaginez donc les craintes que nous avons. Nous adorons notre commune et son environnement, et nous ne voulons pas qu'ils soient saccagés, alors que nous ne sommes pas convaincus de l'entière efficacité, en particulier, de la boucle.

Je ne vous ferai pas toute la démonstration, vous la connaissez par cœur. Je viens le plus possible à vos réunions. Je pense qu'il faut le dire, et c'est bien qu'il y ait des gens de l'extérieur pour dire des choses qui ont été dites comme, par exemple, le fait qu'à Nice Saint-Philippe, le problème n'est pas résolu. Il y a un goulot d'étranglement. Cela ne sera pas résolu. Il y a des problèmes de branchement sur la ligne Grasse-Cannes.

En tout cas, ici, ce soir, ce que j'aimerais vous dire, c'est que vous nous avez dit que vous savez construire en souterrain. Bien ! Eh bien, montrez-le à Biot.

Il y a un troisième tracé. Il est possible de faire une gare aux Bouillides, à Garbejaire, en souterrain. Je crois me souvenir que vous aviez parlé de – 39 ou - 49 mètres ?

Ce que je voulais montrer aux Villeneuvois, c'est qu'il y d'autres solutions. Ce n'est pas fini. Nous pouvons peut-être arriver à quelque chose d'encore mieux. Sur notre commune, nous pousserons pour que cela marche. Est-ce que c'est juste une question d'argent ? Quel est le problème, en particulier, pour une gare souterraine à Garbejaire ? Merci à tous.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Le mieux, vous l'avez déjà, puisqu'il existe une gare positionnée aux Bréguières qui implique un tracé totalement en souterrain sous Villeneuve-Loubet et sous Biot.

Une habitante de Biot

C'est très excentré.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Non. C'est une position de tracé qui épargne en totalité Biot et qui passe en totalité en souterrain. Le vœu que vous formulez, je suis heureux de vous le présenter dans cette variante qui est, à l'origine, une variante qui permet le tracé en souterrain.

Puisque vous parlez de parties de tracé en aérien, eh bien, ce tracé est totalement en souterrain, conforme, Madame, à vos vœux.

Pour les deux autres tracés dont vous évoquez la large partie en surface, puisque nous essayons d'être dans les précisions, faibles, que le maître d'ouvrage peut apporter. Malgré tout, ces précisions montrent que, lorsque nous sommes sur la gare de Fugueiret, il ne s'agit pas de totalités de tracé en surface, mais de deux émergences de franchissement de zones, qui sont des ouvrages. Ce sont des émergences en surface, mais ce ne sont pas des grandes parties de tracé en surface. Ce sont deux émergences dans des zones où il est probablement possible de le faire. Lorsque nous sommes sur la gare aux Bouillides, un peu plus au nord, il s'agit d'une seule émergence...

Une habitante de Biot

Très longue.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Non, cela fait à peu près 300 mètres. Ce n'est pas très long, et c'est quand même loin d'être un tracé tout en surface.

De toute façon, si ces deux tracés ne conviennent pas, le maître d'ouvrage a proposé un tracé qui passe entièrement sous Biot, dont j'imagine qu'il aura votre préférence.

Concernant la gare souterraine à - 50 mètres, il s'agit bien évidemment d'argent, Madame. Une gare souterraine dans cette zone-là, à - 50 mètres, c'est la gare de Sophia-Antipolis, qui est une gare importante, n'est pas en rapport avec la zone de chalandise et d'exploitation de cette gare, puisque nous avons des montants extrêmement importants. L'efficacité de cette gare est tout à fait importante lorsqu'elle est réalisée semi-enterrée, avec une seule émergence à Biot. Mais encore une fois, il ne s'agit pas forcément du tracé qui a été choisi.

C'est une proposition, qui se compare à une autre proposition de desserte de Sophia-Antipolis qui – je me répète encore une fois – n'a aucun impact sur Villeneuve-Loubet ni sur Biot.

Réactions dans la salle.

Pour l'instant, Madame, ces trois tracés font partie de la concertation. Ils sont soumis à ce que j'expliquais tout à l'heure, à un retour de positions. En l'occurrence, cela vous permet de vous exprimer pour un choix de tracé, et j'imagine que vous le ferez.

La synthèse que nous ferons, c'est l'expression par rapport à ces différents choix de tracé.

Aurélien DELAY, habitant d'Antibes

Bonsoir. Je travaille à Villeneuve-Loubet et habite à Antibes. J'ai plusieurs questions, qui sont des rebonds par rapport à ce qui a pu être dit ce soir.

Premièrement, je suis entièrement d'accord avec Monsieur LUCA quand il dit qu'il faut une liaison Nice-Sophia, rapide et en train. Il me semble qu'il y a une certaine ingéniosité dans la solution, car ce sont les TGV qui vont permettre un bon cadencement entre ces deux villes, entre ces deux gares, car ce ne sont que 2 TER par heure qui sont prévus. Par contre, de mémoire, je dirais que ce sont 2 ou 3 TGV qui passeront par là, ce qui permettra 1 train tous les quarts d'heure.

Néanmoins, il me semble qu'il y a une certaine nécessité là-dedans, c'est que la gare de Sophia soit une gare TGV. Est-ce que vous pouvez m'en dire plus sur ce sujet ?

Au passage, je vais rebondir sur ce qui vient d'être dit et, en effet, je pense aussi que la gare de Sophia doit être au centre de Sophia, et que le site des Bréguières n'est pas forcément le meilleur emplacement. Entre Bouillides et Fugueiret, par contre, je n'ai pas spécialement d'avis, les deux me semblent appropriés.

Ma deuxième question était sur ce qui a été dit tout à l'heure, sur l'aménagement des quatrièmes voies à quai dans les gares d'Antibes, Cagnes-sur-Mer et Cannes. Vous l'avez peut-être déjà dit, mais je ne l'ai pas entendu : quelles sont les dates, exactement, pour ces aménagements ? N'est-il pas, comme le souhaite le Monsieur de l'association à la tribune, de le faire le plus tôt possible afin de prévoir un aménagement plus simple sur la ligne du littoral ?

Ma dernière question concerne quelque chose que j'ai lu, venant de l'opposition, sur les réseaux sociaux, essentiellement. C'est que tout le système de Ligne Nouvelle ne concernerait que 10 000 usagers à la fin. Ce chiffre me semble entièrement sous-estimé. Par contre, je n'ai pas trouvé d'élément de réponse par moi-même. Est-ce que vous pouvez me répondre, et ce, sur toutes les fonctionnalités ? Je parle évidemment de la ligne littorale, qui me semble assez massive, du raccordement Cannes-Sophia qui, je pense, sera un raccordement important, et du raccordement Nice-Sophia, et éventuellement aussi des doubléments entre Cannes et Grasse. Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Pour les services sur Sophia, vous avez effectivement évoqué la mixité des services qui sont proposés aujourd'hui, c'est-à-dire 2 TER par heure et par sens, et la possibilité de desserte de deux trains rapides, deux TGV, permettant d'avoir une desserte au quart d'heure sur Sophia. Vous avez évoqué le fait que cette gare devait être TGV. Pour le maître d'ouvrage, les propositions de gare qui ont été réalisées dans le cadre des études du maître d'ouvrage font état pour les deux positions de gare, Bréguières et Fugueiret, d'une gare TGV-TER. La gare complémentaire des Bouillides est l'expression des élus sur le territoire, qui souhaitent que cette gare soit positionnée aux Bouillides, et qu'elle soit exclusivement TER.

Le maître d'ouvrage s'était engagé, dans cette période de concertation, à prendre en compte la demande des élus et à la porter à la concertation publique, ce que nous avons fait. Pour autant, le maître d'ouvrage considère que la gare de desserte de Sophia-Antipolis doit pouvoir être TGV-TER, puisque c'est le choix initial qui a été porté dans la décision et accepté par le Comité de pilotage.

Aujourd'hui, la position de la gare aux Bouillides, totalement TER, est le fruit d'une demande et a sa pertinence. Dans la logique de présentation du maître d'ouvrage, nous souhaitons que les choix se portent sur la réalisation d'une gare de desserte de Sophia-Antipolis qui soit avec les fonctionnalités TGV et TER. Mais cela fait partie de ce qui est mis à la concertation, et nous verrons ce qu'il en ressortira par la suite. La position du maître d'ouvrage est claire sur ces conditions.

Sur les quatrièmes voies à quai, il y a des aménagements qui sont ce que nous appelons des « aménagements complémentaires à la Ligne Nouvelle ». Ils vont permettre de faire que le système fonctionne complètement. Effectivement, il y a des quatrièmes voies à Cannes, Antibes et à Cagnes-sur-Mer. Elles seront à réaliser.

Nous avons aujourd'hui un dispositif de concertation qui est calé sur le projet de Ligne Nouvelle en tant que tel. Nous présentons donc les tracés et les positions de gare liés à ce projet de Ligne Nouvelle dans les deux nœuds ferroviaires de la Priorité 1.

Une fois que la concertation aura fait émerger des tracés préférentiels et des positions de gare, nous aurons toutes les conditions de réalisation des études d'approfondissement. Nous

reprenons les objectifs de service, et nous pourrions mieux caler les conditions de réalisation de ces quatrièmes voies.

Nous reviendrons en cours d'année 2017 pour faire de la concertation spécifique sur ces quatrièmes voies, ces implantations de quatrièmes voies. Elles sont bien prévues en réalisation en même temps que la réalisation du projet, puisqu'elles permettent toute l'efficacité du dispositif, tout simplement.

Vous avez posé une question sur le nombre de passagers, sur l'efficacité du système ferroviaire. Je ne répondrai peut-être pas forcément, complètement, directement à cela, mais il y a une zone de chalandise qui est importante, et la gare de Sophia est une gare qui est prévue pour 2 à 3 millions de voyageurs. C'est une gare importante. Je n'ai plus en tête le pourcentage de répartition des voyageurs TER et TGV actuels, dans les études que nous avons menées, mais c'est relativement autant. Vous voyez qu'il y a une utilisation de cette gare qui est absolument conséquente. C'est une gare qui est de l'ordre d'utilisation de la gare d'Avignon, par exemple.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

C'est un sujet que vous avez évoqué, la complémentarité de l'offre à Sophia entre les TER et les TGV. Elle me permet de revenir sur le schéma de la fameuse boucle dont nous parlons. Nous avons symbolisé ici le principe des services en Priorité 1 et en Priorité 2. En Priorité 1, nous avons la ligne littorale, avec Cannes, ici, et Nice, la ligne Cannes-Grasse et la section de Ligne Nouvelle que nous créons.

Nous avons mis en rouge les services TGV et en bleu les services TER. Du coup, la boucle est représentée par cette flèche, c'est-à-dire des services TER qui partent de Nice, qui desservent Sophia et qui reviennent par la côte en passant par Nice et en allant au-delà, à Monaco et éventuellement Vintimille.

Nous voyons que, sur la section Sophia-Nice, ces services peuvent être complétés - et ils le seront - par des services TGV. A partir de la Priorité 1, les TGV auront le choix, soit de conserver leur itinéraire actuel, soit de passer par le moyen pays et par la Ligne Nouvelle.

Nous faisons le pari - c'est dans quinze ans, mais c'est quand même un pari - que les TGV qui arriveront en bout de parcours à Nice, et qui ne seront donc pas pleins, pourront donc emmener des voyageurs qui feront Sophia-Nice, et que les autorités organisatrices, le paysage institutionnel et, surtout, l'intérêt des différents transporteurs sera de remplir leurs trains, et nous aurons une possibilité d'offre densifiée entre Nice et Sophia, entre les TER d'un côté et les TGV de l'autre. Cette complémentarité est un élément important de l'offre de service sur Nice-Sophia.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Ce que nous vous proposons, ce sont les dernières questions d'un habitant de Villeneuve-Loubet. Nous avons dit que nous terminions à 21 heures. Par respect pour l'ensemble des parties prenantes, nous prenons une dernière question sachant que, bien entendu, il y aura d'autres réunions locales et que chacun pourra, dans les communes concernées, exprimer son point de vue.

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

La permanence, qui devait être demain matin, est en fait lundi 17 octobre, en salle du Conseil municipal à Villeneuve-Loubet. Le journal a continué de répéter que ce serait demain. Nous n'avons pas eu de rectificatif. Je pense que ce sera fait.

Réactions dans la salle.

La Mairie, tout le monde connaît, heureusement. Ce sera lundi 17 octobre, entre 9 et 12 heures.

Jean-Claude FROMENT, ADEV

Je reviens sur le problème de report modal. Vous avez noté, dans vos documents, qu'il y a chaque jour près de 42 000 personnes qui se rendent et reviennent du centre de Sophia-Antipolis. Vous ajoutez que, grâce à la création de cette boucle, l'amélioration du nombre de TER, permettra d'avoir un report modal des deux tiers, ce qui représente, pendant les heures d'entrée et de sortie – disons de 7 à 9 heures et de 17 à 19 heures – que vous allez transporter environ 24 000 passagers. Ce qui représente, pour des TER de grande capacité, de 2 000 places, quelque chose comme 14 TER.

Avez-vous fait une étude de la répartition géographique des personnes allant travailler à Sophia, pour faire une prévision de fréquentation des TER ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

C'est toujours un peu difficile d'être simple et précis dans les chiffres. Les deux tiers de report modal, c'est en fait que les usagers qui sont gagnés par le ferroviaire sont pour deux tiers des gens qui sont reportés de la voiture, et pour un tiers des gens – on les appelle « usagers induits », dans notre jargon – qui n'auraient pas fait le déplacement et qui le font parce qu'ils ont un nouveau service, meilleur ou sur une mission qui n'existait pas.

Nous ne disons pas que, sur les 42 000 personnes qui vont à Sophia, il y en a deux tiers qui prenaient leur voiture et qui prendront le train.

Ce que disait Jean-Michel CHERRIER sur l'ordre de grandeur de fréquentation de la gare de Sophia, 2 à 3 millions, c'est qu'il y en a la moitié qui fait de la longue distance, dans nos études, et l'autre moitié qui fait des trajets régionaux. Dans ces gens qui font des trajets régionaux, une partie font des trajets à l'échelle régionale – ils vont aller sur Toulon ou Nice – et une grande partie qui font des trajets du quotidien. Ils sont sur la clientèle TER d'aujourd'hui.

Si nous rapportons cela à l'échelle quotidienne, les 2 à 3 millions, c'est de l'ordre de 6 000 à 10 000 voyageurs par jour, montées et descentes. Nous voyons que nous ne sommes pas sur les 24 000 voyageurs dont vous parlez.

Nous avons aussi conscience - et vous le soulignez par votre question - que nous avons une particularité de l'organisation du territoire de Sophia qui fait que nous avons des gens qui viennent de multiples zones alentour, qui ont des provenances diffuses. La ligne n'en captera donc qu'une partie. Ce que nous voyons aussi, c'est que, si aujourd'hui les gens qui, par exemple, habitent Nice et vont travailler à Sophia sont, en proportion, relativement peu nombreux (de l'ordre de 10 %), nous avons des indicateurs qui montrent que c'est sans doute parce que, justement, l'offre de transport est assez déficiente. Quand le Conseil départemental met en place des bus efficaces entre Nice et Sophia, la demande augmente très vite, et le Conseil départemental est obligé de densifier son offre, de mettre des bus à deux étages, etc.

Nous sentons donc qu'il y a une réactivité de la demande à l'offre. Cela semble vouloir dire que, s'il y avait des possibilités de transport plus efficaces, il y aurait certainement aussi plus de gens, le temps de l'aménagement du territoire, en gros, les localisations travail-domicile pourraient se rerépartir, notamment pour les emplois qui vont être créés pour le développement de Sophia, les gens supplémentaires, qui pourraient bénéficier des services de la Ligne Nouvelle.

Jean-Michel CHARRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Pour compléter et pour finir, cette gare de Sophia modifie quand même le comportement, pour amplifier ce que Nicolas GUYOT vient de dire. C'est toujours difficile, ces chiffres de prévisions, mais quand nous aurons la ligne, nous aurons une liaison en 10 minutes entre Nice Aéroport et Sophia. Pour ceux qui le font régulièrement en voiture aux heures de pointe, nous voyons bien qu'il y a une logique d'attractivité importante.

Nous ne pouvons pas poser des chiffres en disant « *tout le monde va passer par là parce que c'est pas mal* », mais nous voyons que c'est une mécanique. Ce qui est important dans la Ligne Nouvelle, c'est de permettre de rendre une attractivité aux trains du quotidien, à la fois en apportant de la robustesse, de la régularité (respect des horaires) et un cadencement. Quand vous êtes à 6 ou à 8 trains par heure, vous avez une mécanique de fonctionnement, pour prendre le train, qui est automatique. Par rapport au fait de prendre votre voiture ou d'aller à la gare et d'attendre un train qui n'arrivera qu'un quart d'heure après, vous réfléchissez : « *Je ne vais pas attendre un quart d'heure, je prends ma voiture* ». Quand vous avez des trains qui circulent toutes les 5, 6 ou 7 minutes, vous ne réfléchissez pas. Vous prenez la voiture, vous allez à la gare, vous prenez le train.

Les conditions sur Sophia ne sont pas dans cette logique, puisque nous sommes à 4 trains par heure, mais nous l'aurons sur la côte, sur toute la desserte. Sur Sophia, par contre, le temps sera très intéressant pour ceux qui viendront, soit de Nice, soit de Cannes. Il y a aussi des gens qui viennent d'un peu partout. Nous organiserons – cela se fait avec le Conseil régional et le Conseil départemental – les logiques de rabattement pour aller sur les gares « intermédiaires », pour que les gens aient de l'attractivité sur cela.

Je veux aussi rappeler, pour terminer, que le système ferroviaire par lui-même ne résout pas tout. Nous sommes dans une logique de mettre en place un système ferroviaire qui permet de capter et de proposer des déplacements sur le territoire, mais il y a des tas de systèmes complémentaires de desserte de Sophia-Antipolis, de TCSP (transports collectifs en site propre) en cours, de tramways, de bus, qui ne sont absolument pas des systèmes concurrents. Ce sont des systèmes complémentaires pour augmenter l'intermodalité.

Nous voyons bien que c'est parce que nous arrivons à placer des positions de gare et à gérer ces rabattements des modes doux, des parkings pour les taxis, des parkings pour les bus, et des systèmes de transport en commun qui délivrent les passagers sur les gares, que le système devient pertinent pour l'ensemble des systèmes. C'est ce qui fait l'amélioration des déplacements sur nos territoires et qui combat la sclérose générale ou, en tout cas, l'encombrement général. C'est l'attractivité des systèmes de transport, dont le ferroviaire, qui permet un emport de plus grande masse à un instant donné, dans un endroit donné, pour du long terme.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Ecoutez, je vous remercie. Il est 21 heures. Nous allons donc clôturer la séance, et je vais laisser la parole à Monsieur le Maire.

Lionnel LUCA, Député-maire de Villeneuve-Loubet

Je vous remercie pour toutes les questions pertinentes qui ont été posées. Je suis très heureux que, sur la centaine de personnes, 70 % étaient des Villeneuvois, et ont posé des questions qui les intéressaient directement sur leur territoire. Il y en aura encore d'autres à venir.

Nous voyons bien que nous sommes encore loin de l'aboutissement du projet. Nous sommes donc demandeurs de toute réunion publique qui permette d'aller plus loin et d'avoir des éléments plus précis pour notre réflexion.

Je dis simplement une chose, pour conclure. J'ai bien vécu le combat contre l'autoroute A8bis, parce que je veux signaler à quelques-uns qui s'en souviennent peut-être que c'est Villeneuve-Loubet, quand j'étais Maire, avec l'adjoint qui était là tout à l'heure, Noël IACONO, qui avait d'une voix empêché l'autoroute A8bis. Nous avons été la seule commune du littoral qui a été solidaire des communes du moyen pays, qui avaient des raisons de ne pas en vouloir.

Par contre, on ne peut pas à la fois vouloir combattre le tout routier, l'autoroute, et en même temps refuser le train, puisqu'à l'époque, on nous disait : « *Il y a d'autres alternatives, notamment le train* ».

Aujourd'hui, pour ceux qui continuent à dire « *nous ne voulons pas de train non plus* », il n'y aura plus qu'à aller à pied ou en vélo ; c'est effectivement une solution, mais cela ne règle rien. Je pense donc que, ce qui n'est pas toujours un élément agréable et favorable, avec des problématiques et des soucis sur notre environnement, il n'en demeure pas moins qu'à force de toute refuser dans notre département et dans notre pays, nous allons nous retrouver complètement « largués » en tant que région attractive. Nous ne pouvons pas simplement être une réserve d'octogénaires. Nous devons aussi continuer à donner du travail, à donner de l'emploi et à accueillir des jeunes. C'est aussi l'enjeu de notre département.

Etre responsable, ce n'est donc pas laisser faire n'importe quoi, n'importe comment et à n'importe quel prix, mais c'est aussi accepter quelques contraintes qui permettent d'avoir la possibilité que la Côte d'Azur soit pour tous, et non pas pour quelques-uns qui ont eu la chance d'y être et qui ne veulent surtout pas qu'il y en ait d'autres. Cela aussi, je le dis, et cette fois-ci, plus en tant que Maire que Député.

Bonne soirée. Merci à vous tous et bonne soirée.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Merci, Monsieur le Maire.

Applaudissements.

La réunion se termine à 21 heures 08.