

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE NICE, 4 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 12/10/2016

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 5

ECHANGES AVEC LA SALLE 13

La réunion s'ouvre à 18 heures 50.

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. Bienvenue à cette première réunion publique d'ouverture. Trois réunions publiques d'ouverture sont programmées, une dans chacun des départements concernés par le projet. Bienvenue à toutes et à tous. Merci de vous être déplacés pour cette première réunion, dans les Alpes-Maritimes.

Je me présente : Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya. Nous sommes mandatés par SNCF Réseau pour les accompagner et accompagner tout le processus de concertation, qui a commencé en avril dernier et qui entre aujourd'hui dans une nouvelle étape, relative au partage et à l'information sur les variantes de tracés et de gares des aménagements prévus pour la Priorité 1 (nous y reviendrons). Cette première séance aujourd'hui a vocation à engager cette étape. J'aurai en charge d'animer les échanges, de vous proposer la parole, d'assurer et de faire en sorte que l'ensemble des participants puisse s'exprimer, et que, en fonction des questions ou des interrogations que vous formulerez, SNCF Réseau puisse y répondre.

Je vous donne quelques éléments sur le déroulement que nous vous proposons. Je vais vous présenter les participants qui sont présents à la tribune. Nous aurons ensuite une intervention de Monsieur Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, nommé par la Commission nationale du débat public. Ensuite, nous aurons un premier temps de présentation des principales composantes du projet de Ligne Nouvelle concernant les aménagements de la Priorité 1. Suite à cette intervention, nous réaliserons une mise en perspective de l'étape qui s'engage aujourd'hui, avec les suites prévues sur le plan des procédures et du processus relatif au projet. Enfin, nous aurons un temps d'échange, qui sera conduit autant que nécessaire, la phase de présentation durant entre 20 à 25 minutes. Nous serons donc sur cet ordre de grandeur, ce qui nous laissera tout le temps nécessaire pour échanger. Je vous demanderai, pour les interventions liminaires de Monsieur QUEVREMONT et de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, de respecter ce temps de présentation. Ensuite, vous aurez la possibilité de vous exprimer et de prendre la parole.

Je vais tout de suite aux présentations. Je commence par Monsieur Jean-Michel CHERRIER, directeur territorial en région Provence-Alpes-Côte-D'azur, en charge de la direction de la mission Ligne Nouvelle. À sa droite, Monsieur Nicolas GUYOT, directeur des études à SNCF Réseau, études pour la mission Ligne Nouvelle. À la droite de Monsieur Nicolas GUYOT (et pour vous, à votre gauche), Monsieur Roland LEGRAND est en charge de la mission Gare Nouvelle, puisque ce projet comporte différentes gares nouvelles. Vous avez donc ici trois personnes qui représentent la mission Ligne Nouvelle.

À côté de moi, Monsieur Philippe QUEVREMONT est le garant de la concertation, nommé par la Commission nationale du débat public.

Sans plus attendre, je vais passer la parole à Philippe QUEVREMONT qui va vous dire quelques mots.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Bonjour à tous. Je suis le garant de la concertation. Mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public. Je suis indépendant des autorités locales et du maître d'ouvrage - SNCF Réseau -, puisque je suis nommé par la Commission nationale du débat public.

Quant à l'information et la participation du public, je vous propose, pour toute cette phase de réunions publiques jusqu'à fin décembre, de donner la priorité à la participation. Il y a déjà beaucoup d'information disponible, dans les livrets, sur Internet. Nous avons le privilège de vous avoir avec nous ce soir. Il est important que vous puissiez participer. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé – et cela a été accepté en Comité de pilotage - que l'ensemble des exposés introductifs, y compris le mien, ne dépasse pas 30 minutes. Vous aurez environ 20 minutes d'exposé introductif de SNCF Réseau. Bien entendu, en 20 minutes, on ne peut pas tout dire. Ils pourront donc y revenir en fonction des questions qui vont suivre.

La participation du public signifie que tout le monde doit pouvoir s'exprimer. Je soutiens les recommandations d'ordre, qui ont été formulées par l'animateur. Si vous posez une question, vous pouvez le faire en une minute. Si vous voulez prendre position, ce qui est également possible, vous pouvez le faire en trois minutes. J'insiste pour que vous argumentiez. Ce qui est important pour vous est de convaincre vos concitoyens, et convaincre dans la perspective d'une possible enquête publique, où le public est amené, cette fois-ci de manière stable - je ne dirais pas définitive, mais presque -, à formuler un avis vis-à-vis d'une commission d'enquête. C'est cette commission d'enquête qu'il faudra convaincre.

J'ajouterai un petit mot concernant la parole des élus. Cette réunion est destinée au public, mais la parole des élus y est aussi la bienvenue. Ils s'expriment en tant qu'élus, et non pas en tant que citoyens. Ils portent des responsabilités en matière d'aménagement, en matière de finances publiques et ces responsabilités peuvent être lourdes. J'ai proposé, lors du dernier Comité de pilotage, présidé par la Préfet de région, de recommander aux élus de ne prendre la parole qu'à la fin de l'exposé, en même temps que le public et dans les mêmes conditions que le public. Le Président du Conseil régional a approuvé cette disposition.

Pour ma part, je ne prévois pas d'intervenir dans le courant de cette réunion, sauf peut-être si je trouvais que tel ou tel argument n'était pas assez développé, que nous étions davantage dans l'affirmation que dans l'argumentation. Dans ce cas-là, je me signalerai peut-être pour insister pour avoir tous les arguments.

Merci de votre attention.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci, Monsieur QUEVREMONT. Sans plus tarder, je passe la parole à Monsieur Jean-Michel CHERRIER, directeur de la mission Ligne Nouvelle, qui va vous présenter les grandes lignes du projet de Ligne Nouvelle et les aménagements de la Priorité 1.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Ce projet de Ligne Nouvelle est un projet qui a une histoire, vous le voyez dans cette chronologie présentée. Nous sommes à un moment important de la concertation que nous avons proposé de réaliser en trois étapes. Elle conduira, dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique, à un choix de variantes de tracés et de positions de gares. Le choix des métropoles du Sud avait été réalisé en 2009. Suite à l'enquête d'utilité publique, nous prévoyons de réaliser les premiers travaux en 2022, pour être dans le cadre de la décision ministérielle des aménagements de Priorité 1, qui prévoit que ces aménagements soient réalisés pour 2030.

Il s'agit de réaliser les aménagements de la Priorité 1. La Priorité 1 est la première partie du projet à réaliser, là où le système ferroviaire est le plus contraint et là - conformément aux souhaits évoqués dans la concertation de 2011 - où nous agissons le plus sur le transport du quotidien. Il s'agit de réaliser des infrastructures à Marseille, avec un doublement de la ligne dans la vallée de l'Huveaune, et notamment la réalisation d'une gare souterraine à Marseille Saint-Charles. Sur Nice, il s'agit de réaliser une ligne nouvelle, avec une desserte d'une gare Ouest Alpes-Maritimes, pour arriver sur la gare de Nice Aéroport.

La Priorité 2 concerne des aménagements qui sont à réaliser après 2030 sur les sections d'Aubagne à Toulon et du Muy à la Siagne.

Nous sommes dans une région avec de fortes difficultés de circulation. Malgré tous les aménagements qui sont prévus, qui sont en cours et qui sont importants, la situation globale risque de se dégrader malgré tout. Cette dégradation est en tout cas attendue. Nous avons une gestion complexe des circulations ferroviaires. Nous avons une ligne historique, qui date de 1860, qui concentre tous les trafics. Nous avons une région avec un taux de régularité bas. Nous avons le plus petit linéaire de voies ferrées en France. Nous avons une seule infrastructure qui relie 3 des 10 plus grandes métropoles de France. Nous sommes donc dans une situation particulière, d'un système ferroviaire complexe à gérer et un peu aux limites de sa capacité.

La Ligne Nouvelle, projet de nouvelle infrastructure, va permettre de doubler les trafics du quotidien, de doubler le nombre de TER, de faciliter la circulation des trains avec une deuxième infrastructure, et donc d'avoir un peu plus de robustesse dans le système. Ce qui est évidemment visé directement est le report modal des usagers de la route vers le fer. Nous avons un développement attendu du nombre de passagers ferroviaires important dans les années à venir. Par conséquent, nous avons des objectifs de réduction du temps de parcours, avec 1 heure 40, à terme, entre Nice et Marseille, quand nous aurons réalisé la Priorité 1 et la Priorité 2.

Vous est présenté ici le service ferroviaire actuel. Sur la diapositive suivante, sur le service projeté avec le projet, nous avons un doublement des trafics, qui est proposé par la réalisation d'une boucle ferroviaire. Vous voyez comment cette boucle vient s'installer, avec une desserte Ouest Alpes-Maritimes. Vous constatez globalement le doublement des trafics du quotidien.

Après avoir eu des décisions ministérielles sur les zones de passage préférentielles, nous avons travaillé sur les tracés et les positions de gares. Ces tracés ont été présentés en Comité de pilotage. Ils ont également été présentés aux élus dans le cadre de la concertation préalable, à partir du mois d'avril. Nous les présentons maintenant à la concertation publique, dans le cadre du document que vous avez eu. Vous pouvez retrouver ces éléments sur le site Internet, évidemment. Il s'agit donc des différentes variantes de tracés. Dans le document, vous avez le livret 4 et le livret 5 : le livret 4 représente les variantes de projet qui ont été étudiées par le maître d'ouvrage, et le livret 5 représente les variantes de projet qui ont été demandées, souhaitées, suite à la concertation avec les élus.

L'ensemble des études du maître d'ouvrage a été réalisé dans le cadre d'une charte de l'environnement et du développement durable, dans le principe de prise en compte de la diminution des impacts, dans la logique « éviter, réduire, compenser ». Nous avons évidemment recherché les zones les moins « impactantes » pour la réalisation du projet. Nous avons forcément privilégié la préservation des ressources, et travaillé dans une logique de limitation de l'aggravation des risques en tous genres, dans la logique de compensation des impacts. Nous avons aussi travaillé sur toutes les contraintes qui sont amenées par une nouvelle infrastructure, que sont le bruit, les impacts sur les activités économiques, l'insertion paysagère, les conditions en sous-sol et les conditions de passages en tunnel avec les karsts, les nappes hydrauliques, etc.

Pour vous présenter le dossier, nous réalisons un zoom par département, où vous retrouvez trois sections principales. Dans le dossier, vous disposez des éléments détaillés de ces trois zones.

Sur Marseille, il existe plusieurs variantes d'entrée au nord de Marseille, deux variantes de gare principale, trois variantes de sortie de gare pour rejoindre la vallée de l'Huveaune, et ensuite, des variantes pour aller, soit en tunnel, soit en quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne.

Sur la Pauline, dans le Var, un aménagement est à réaliser à la sortie de Toulon, à la gare de la Pauline. Il consiste à faire une déviation dénivelée. Aujourd'hui, les trains se croisent pour aller vers Hyères. Comme nous allons augmenter les trafics, nous prévoyons une dénivellation pour mieux gérer les circulations. Il y a donc deux hypothèses de raccordement sur la ligne d'Hyères, qui sont proposées ici. Évidemment, vous trouverez ces détails dans le livret 4, avec l'ensemble des commentaires afférents.

Dans les Alpes-Maritimes, chez vous, ici, nous retrouvons l'ensemble des variantes proposées sur cette carte, avec trois zooms, que je vais un peu détailler ci-après. Au niveau de la ligne actuelle classique littorale, nous prévoyons un doublement de la ligne, Cannes-Grasse, jusqu'à deux propositions de variantes de raccordement, pour aller rejoindre la réalisation d'une Ligne Nouvelle. Les traits forts sont des réalisations de lignes en surface et les pointillés sont des lignes en souterrain. Vous retrouvez cette signalétique, partout, sur l'ensemble des documents. Nous vous proposons ici deux variantes de raccordement, pour aller chercher une gare avec une nouvelle infrastructure, une gare de desserte de l'Ouest Alpes-Maritimes. Il a été demandé de mettre dans la concertation la réalisation d'une gare TGV-TER à Cannes-La Bocca, qui implique le

déplacement de la halte TER actuelle de Cannes-La Bocca dans une nouvelle gare qui serait créée. C'est juste pour montrer que nous irons de cette gare-là desservir, dans le cadre des variantes proposées plus avant, une gare à Ouest Alpes-Maritimes.

Vous avez un ordre d'idée des principaux éléments de comparaison des variantes au niveau des coûts. Dans ces variantes, les coûts sont assez similaires. C'est vraiment un travail sur les impacts en local et en regardant ce qui est préférable qui permettra de faire des choix dans ces variantes.

Sur la desserte d'Ouest Alpes-Maritimes, trois positions de gare ont été prévues aujourd'hui, dont deux positions de gare de desserte de Valbonne Sophia-Antipolis. La première position de gare est sur le site du Fugueiret, la deuxième est sur le site des Bouillides. Ce sont deux positions de gare, dont vous voyez que la majeure partie est enterrée. Il existe dans ces deux variantes de gare des émergences, qui sont liées à topologie du terrain et au passage de la Brague. Nous retrouvons deux émergences, donc deux sorties en surface, pour un passage de la Brague, avec des viaducs, et un petit ouvrage un peu plus loin. Dans le scénario de la gare Valbonne Sophia-Antipolis Fugueiret, nous avons deux émergences. Sur la gare semi-enterrée des Bouillides, nous avons une émergence un peu plus au nord pour le passage de la Brague, mais qui est un ouvrage unique. Ensuite, nous allons systématiquement en souterrain, jusqu'à la sortie Saint-Laurent-du-Var, pour passer le fleuve Var en surface.

La troisième position de gare est une gare qui était proposée dans le secteur des Bréguières. Cette gare est la gare qui a le plus fort linéaire en surface, par rapport aux autres tracés présentés. Après cette zone en surface, la ligne sera en tunnel, en souterrain, jusqu'à la sortie de Saint-Laurent-du-Var. Il n'y aura plus d'émergence à partir du dernier ouvrage pour aller ressortir à Saint-Laurent-du-Var.

Ce sont les trois variantes de positions de gare qui sont proposées aujourd'hui à la concertation, plus la variante de la gare de Cannes, qui a été souhaitée.

Deux variantes de passages en souterrain sont des variantes pour lesquelles nous avons essayé de travailler sur des logiques de prise en compte des sous-sols, pour avoir des impacts sur les secteurs un peu différents au niveau du sous-sol.

Vous avez ici les trois variantes de positions de gare ainsi que les sorties. Vous constatez que la très grande majorité de ces secteurs est en tunnel.

Je ne détaille pas les différentes options de gare et leur comparaison. Vous les avez dans le document et nous échangerons. C'est assez contrasté au niveau des coûts, avec des éléments relativement importants sur ces différentes variantes.

La variante de Cannes-La Bocca, qui est arrivée dans le cadre de la concertation avec les élus, n'a pas tout à fait le même niveau d'étude, puisqu'elle est arrivée dernièrement. Son chiffrage exact n'a pas été réalisé. Dans la mesure où nous aurons du travail à effectuer sur cette position de gare, nous aurons des études complémentaires à porter.

Sur le dernier secteur de la sortie de Saint-Laurent-du-Var, du passage du fleuve Var et d'arrivée dans la gare de Nice Aéroport, il s'agit de faire une émergence au niveau de Saint-Laurent-du-Var. Vous voyez les deux possibilités d'arrivée en tunnel en fonction des différents tracés. Un passage est prévu en surface du fleuve Var pour arriver dans la gare de Nice Aéroport. Cette gare est le pôle d'échange, l'opération d'intérêt

national avec l'établissement de la Plaine du Var. C'est une gare en surface, qui nous impose donc de passer le fleuve Var en surface. Un travail doit être mené pour étudier les meilleures conditions de passage du fleuve Var en surface. Je vous ai donné les éléments, notamment le fait que le passage du fleuve Var en souterrain n'est pas envisageable, du fait même que nous avons une gare en surface du côté de Nice Aéroport.

Pour la gare de Nice Aéroport, il s'agira de construire une gare TGV, puisque vous savez que nous avons aujourd'hui un projet de déplacement de la halte de Saint-Augustin dans le pôle d'échange. Au moment où le projet sera réalisé, nous construirons la gare TGV, en complément de la gare TER qui aura déjà été réalisée. Nous aurons la réalisation d'une gare à six voies à quai, qui sera extensible à huit voies à quai par la suite. Vous disposez des différents éléments de planning qui permettent de considérer le pôle d'échange multimodal, avec la partie tramway, la gare routière et le déplacement de la halte en 2022. Vous voyez que le projet de Ligne Nouvelle arrivant après, nous aurons une zone de construction, quelques années après, de la gare TGV, à peu près au moment où nous aurons fini les déplacements. Le montant estimé de cette section est assez lourd aussi, puisqu'il se situe autour de 700 millions d'euros.

Pour la suite du projet, dans la période de concertation dans laquelle nous sommes, vous assistez à la première réunion de concertation. C'est un plaisir de vous avoir avec nous ici, à cette première réunion de concertation. D'autres suivront, demain à Marseille, puis le 12 octobre sur le Var, et ensuite un ensemble d'autres réunions. Des réunions publiques locales ont été programmées. La plupart du temps, elles ont été demandées par les élus. D'autres créneaux sont encore possible si des élus nous demandent de faire des réunions locales. Des réunions publiques spécifiques « gares » sont également prévues. Nous sommes dans le cadre de deux concertations spécifiques : une concertation recommandée, volontaire au titre du Code de l'environnement, et, pour les gares, une concertation au titre du Code de l'urbanisme. Nous avons donc trois réunions de gares spécifiques, une pour Marseille Saint-Charles, une pour la gare Ouest Alpes-Maritimes et une pour la gare de Nice Aéroport.

Nous aurons des ateliers, pour ceux d'entre vous qui seraient intéressés pour travailler un peu plus en amont sur l'ensemble du projet. Toutes ces réunions sont publiques, évidemment, comme aujourd'hui. Néanmoins, pour les ateliers, nous souhaitons des inscriptions, afin que nous puissions tout simplement préparer les réunions et le calage des personnes intéressées par ces réunions. Nous terminerons tout le processus de concertation en décembre, les 19, 20 et 21, avec des réunions de synthèse. Nous viendrons vous présenter ce que nous aurons entendu et compris de l'ensemble du dispositif de concertation. Nous ferons cette synthèse publique. Ces éléments seront ensuite portés à la connaissance du Comité de pilotage. Nous réaliserons enfin un bilan de la concertation pour la Commission nationale du débat public et un dossier d'approbation ministérielle, sur les bases des tracés et des variantes retenus par ce dispositif de concertation, par l'expression et l'avis du public.

Des permanences seront réalisées dans les communes. Vous retrouvez sur le site les dates de ces permanences. Elles permettront de discuter davantage sur des sujets d'ordre de passage privé. Nous essayons de conserver une dynamique des réunions publiques. Par conséquent, sur les questions plus fines, il sera possible de rencontrer le maître d'ouvrage en bilatéral pour obtenir des éléments d'information.

Sur l'ensemble de ce dispositif de concertation, nous avons évidemment un plan média, comme on dit, relativement important. Vous retrouverez l'ensemble des éléments. Certains d'entre vous ont certainement entendu les spots radio. Nous continuerons pendant toute cette période de concertation à communiquer cette information via les médias, pour demander au public de venir participer aux réunions. Vous avez évidemment le site Internet, qui est la source principale, pour nous, de présentation des éléments. Nous proposerons des cartes T. Les films de présentation du projet, que vous avez vus en avant-première, seront ensuite mis sur le site dans les prochains jours. Le dossier support de la concertation, que vous avez ici, est évidemment important ; vous y retrouvez tous les éléments liés non seulement au planning de la concertation, mais également les éléments concernant les tracés, aux livrets 4 et 5.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur CHERRIER, merci. Avant de passer à la phase d'échange, je vais proposer à Monsieur TABAROT, qui représente le Conseil régional, puis à Madame BENASSAYAG, qui représente le Conseil départemental, de venir au pupitre nous dire quelques mots.

Philippe TABAROT, Vice-président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Merci beaucoup. Je serai très court, comme le garant de la concertation nous l'a demandé lors du Comité de pilotage - et nous l'avons accepté -, puisque la concertation des élus est terminée. Maintenant, c'est la concertation du public.

Simplement, j'ai noté deux ou trois choses que je voulais partager avec vous ce soir. Je voulais vous dire que la Région Provence-Alpes-Côte-D'azur soutient ce projet, et la nouvelle majorité soutient ce projet. C'est un projet qui existait sous l'ancienne majorité, je tiens à le dire. Nous avons souhaité relancer ce projet. Nous avons souhaité relancer ce projet par des frais d'études supplémentaires au niveau de notre participation. La participation de la Région était à 1,5 million d'euros ; elle est passée à 5 millions d'euros lors du dernier Comité de pilotage sur la concertation. Je tiens à dire que tous les autres partenaires financiers de ce projet ont suivi, c'est-à-dire les métropoles de la Région et les différents Conseils départementaux, qui sont traversés par la future ligne. Je salue la présence de ma collègue, Madame Marie BENASSAYAG, qui représente le département des Alpes-Maritimes et qui vous dira quelques mots après moi.

Je voulais vous dire également que le président ESTROSI, avec Renaud MUSELIER, a réussi à obtenir un financement pour les études de l'Europe, à hauteur de 5,7 millions d'euros, ce qui n'est pas rien. C'est plutôt également de bon augure pour que l'Europe puisse participer ensuite au financement du projet. Il n'y a pas que la partie « études », vous l'imaginez bien.

Pourquoi sommes-nous favorables à ce projet au niveau de la Région ? Vous avez pu entendre les arguments du Président ESTROSI. À travers la présentation de SNCF Réseau, nous pouvons nous rendre compte des différents éléments que vous connaissez désormais : la pollution de notre région, malheureusement, une région particulièrement « accidentogène », une région où nous avons beaucoup de difficultés avec notre voie SNCF qui date de 1860, pour faire arriver nos trains à l'heure et permettre aux voyageurs de voyager dans de bonnes conditions.

Nous sommes également favorables à ce projet - je le dis en tant qu'élu des Alpes-Maritimes -, parce qu'en dehors de désengorger la partie marseillaise à travers différents projets qui vous ont été présentés, nous pensons que ce projet est crucial pour le département des Alpes-Maritimes. C'est l'occasion de désenclaver notre département, enfin, de se dire que nous pourrions enfin desservir Sophia-Antipolis. Cela a été un gros handicap pour notre technopole de ne pas avoir le rail. Si Sophia-Antipolis veut trouver une nouvelle vie, cela passera par le rail. Nous sommes peut-être l'un des seuls aéroports au monde où l'on ne peut pas se rendre en train. C'est quand même quelque chose de très pénalisant. Se dire que, demain, nous pourrions avoir une gare TGV à l'aéroport de Nice Côte-d'Azur nous rend bien sûr favorables à ce projet.

Je voulais vous dire également que, pour moi, cela améliorera le train du quotidien. J'ai l'occasion, à travers ma délégation aux transports, de batailler avec nos collègues de la SNCF ici présents. Quelque part, nous pourrions avancer sur l'amélioration des trains du quotidien, quand nous aurons enfin cette nouvelle voie. Cela nous permettra d'avoir des TER beaucoup plus nombreux aux heures de pointe et plus à l'heure, puisque nous pourrions envoyer, sur la nouvelle ligne, d'autres trains, comme les TGV, le fret, etc.

Je suis peut-être trop long et je vois que le garant me surveille de son œil gauche.

Je voulais également vous dire que, si nous sommes présents, si nous accompagnons et soutenons ce projet, nous ne sommes pas là pour choisir le tracé. C'est le travail de la maîtrise d'ouvrage, c'est le travail de SNCF Réseau. Je tiens bien à le dire. Au niveau de la Région, nous avons deux obligations :

- La première obligation est de tenir le *timing*. Nous sommes en concertation, nous sommes en 2016. La concertation doit continuer tout au long de cette année. Nous devons mettre à profit 2017 pour obtenir une décision ministérielle. Nous aurons l'enquête publique en 2018. En 2019, nous aurons la déclaration d'utilité publique. Nous aurons le début des travaux en 2022. Vous voyez que, pour pouvoir livrer ce projet entre 2028 et 2030 pour la phase numéro 1, nous ne pouvons plus perdre un instant et nous devons tenir ce *timing*.
- La deuxième obligation de la Région est d'essayer de veiller à tenir le coût. C'est bien normal. Vous savez que ces grands projets ont facilement tendance à déraper. Nous avons demandé, par la voix de Monsieur Christian ESTROSI, lors du dernier Comité de pilotage, une mission de financement à l'État, pour pouvoir répartir la charge du coût de ce projet. Nous comptons sur l'instauration d'une écotaxe sur la Région, qui pourra permettre enfin de faire payer les pollueurs de cette région, qui traversent notre région, entre l'Italie et l'Espagne, et qui ne paient rien, alors que nos transporteurs sont obligés de payer une taxe dans tous les pays européens.

Enfin, nous devons tenir le *timing* et le coût pour réussir à saisir cette dernière chance. Je sais que ce projet peut être pénalisant pour certaines personnes. Vous aurez l'occasion de vous exprimer à travers cette concertation. Néanmoins, si nous ne saisissons pas cette chance, ce sera terminé de ces projets. Nos prédécesseurs, il y a 15 ans, n'ont pas pu se mettre d'accord et n'ont pas pu mener un projet ambitieux à bien. Je vais être très franc avec vous. Je suis papa depuis un mois. J'étais assez individualiste avant cela, et je pensais un peu trop souvent à ma personne. Maintenant, je réfléchis un peu différemment. Je me dis qu'il faut penser à l'avenir, qu'il faut se demander quel monde nous allons laisser à nos enfants. Si, à travers un certain nombre de projets d'aménagement du territoire, nous pouvons donner à nos enfants un air moins

pollué demain et peut-être des transports en commun qui puissent leur faciliter la vie, dans notre mission d'élus, nous aurons réussi ce pourquoi les administrés nous ont fait confiance.

Merci.

Applaudissements.

Je n'ai pas été trop long, Monsieur le Garant ? Un peu. Je vous prie de m'excuser.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame BENASSAYAG, pour le Conseil départemental des Alpes-Maritimes.

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Tout a été à peu près dit. Je ne suis pas là pour faire une synthèse, puisque c'est l'ouverture de la concertation.

Je voudrais d'abord remercier, une fois n'est pas coutume, parce que nous avons eu quelques expériences négatives, RFF Réseau pour avoir écouté les élus. Je suis ce projet depuis très longtemps. Mes enfants sont nés en 1980, donc j'ai eu le temps de bien sentir les besoins en matière de transports pour l'avenir de nos enfants, de nos petits-enfants et de nous-mêmes. Je souhaite remercier d'abord RFF Réseau, et remercier aussi le Conseil régional. Nous le voyons bien dans les dernières réunions, depuis que la nouvelle équipe est en place, les choses ont avancé. Dans les dernières réunions auxquelles j'ai assisté en préfecture de Marseille, il y a un ou deux ans, nous voyions bien que c'était un tortillard qui avançait. Nous n'avions pas vraiment envie qu'il se passe quelque chose dans les Alpes-Maritimes. Les Alpes-Maritimes ont été délaissées ces dernières années par l'État, il faut bien le dire. Lorsque nous voyons que nous avons 2,5 kilomètres de voie ferrée pour 10 000 habitants, alors que, dans presque toutes les régions, il y a 5 à 6 kilomètres pour 10 000 habitants, nous voyons bien que nous ne sommes pas du tout en phase avec les besoins de notre département.

Le Département soutient bien sûr ce projet, qui a été adapté à ce que les représentants de nos concitoyens, c'est-à-dire vos élus, ont demandé, particulièrement concernant tout le territoire de la Communauté d'agglomération. Mon collègue a bien su souligner l'importance d'avoir une gare sur Sophia-Antipolis, un centre d'affaires très important, le plus important du Département et de France, qui est reconnu au niveau européen, et également sur l'aéroport. Comment peut-on penser qu'il n'y ait pas une gare à l'aéroport de Nice Côte-d'Azur, un des plus grands aéroports de France après Paris ?

Pour toutes ces raisons, le Conseil départemental est à côté du Conseil régional, de l'État et de l'Europe. N'oublions pas aussi que, grâce au Conseil régional, depuis qu'il est aux affaires, nous avons pu obtenir ce que nous réclamions depuis des années : des subventions européennes dont tout le monde profite sauf nous.

Ceci étant, je suis très contente que cette concertation s'ouvre. Le Département est à vos côtés pour vous donner toutes les explications qui pourraient vous être nécessaires pour une bonne compréhension. Toutes ces explications sont en effet un peu ardues. C'est un peu lourd et pas toujours, peut-être, bien compris. Nous sommes là pour cela. La concertation se déroulera sur quelques mois. Nous sommes à votre écoute avec le Conseil régional et SNCF Réseau pour apporter toutes les réponses, qui pourraient vous être utiles.

Je veux simplement dire, pour en terminer - car je ne veux pas non plus être trop longue -, que les voies sont enterrées sur une grande partie du département, ce qui n'était pas dans le projet initial, pour que tous nos concitoyens soient dérangés le moins possible. Tout projet de tellement grande envergure posera bien sûr quelques petits problèmes. Néanmoins, je pense que l'aqueduc qui passera la Brague pourrait être un aqueduc d'art, très joli, qui améliore le paysage.

Réactions de la salle.

Et pourquoi pas ? Nous avons des aqueducs, en France, Madame, sur lesquels on vient parce qu'ils sont merveilleux. On ne peut pas non plus dire, à un moment donné : « *Je vais faire stopper ce projet parce qu'il y a quelques inconvénients, c'est vrai* ». Il est vrai que, si c'était devant moi, je vérifierais bien les choses et je serais très attentive à ce qui se fait. Néanmoins, nous ne pouvons pas bloquer les projets. Je pense que c'est un projet de la dernière chance. Nous avons raté plusieurs plans État-Région. Ce projet est à échéance de 2030. L'État ne demanderait peut-être que cela, de ne pas faire ce projet, qui est dans notre priorité numéro 1 et d'attendre 2050, et peut-être jamais. Je vous demande donc, s'il vous plaît, pour la concertation, d'être bien à l'écoute, Monsieur CHERRIER, de nos concitoyens, pour que ces projets soient au plus près de leurs attentes concernant les transports, mais également au niveau de leur vie quotidienne.

Merci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bien ! Nous allons passer dans la phase d'échanges.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais, de manière liminaire, vous donner quelques éléments repères et la règle du jeu que je vous propose. Tout d'abord, il est vraisemblable que les points de vue de certains participants ne soient pas nécessairement convergents avec ceux d'autres participants. Je vous demanderai donc, que ce soit entre participants et dans les échanges qui auront lieu avec les représentants de SNCF Réseau, d'avoir du respect. Je veillerai à ce que ce respect soit présent. Je vous demanderai également de l'écoute. Nous allons faire en sorte que SNCF Réseau écoute les interventions, tâche d'y apporter des réponses. Je vous demanderai de bien vouloir également écouter les réponses qui vous seront proposées, d'éviter de juger les points de vue qui seraient différents des vôtres, d'avoir de la bienveillance pour les interventions. Nous formulons ici le postulat que chacun a un point de vue qu'il souhaite exprimer. Il a le droit de l'exprimer, et il est important que ce point de vue puisse être exprimé et soit entendu.

Nous sommes aussi dans le cadre d'une concertation qui a un caractère réglementaire. Le maître d'ouvrage a prévu un dispositif d'enregistrement. Il y aura un *reporting* de l'ensemble des *verbatim* qui seront formulés. Cela a une implication, c'est que vous parliez dans les micros qui vont vous être proposés. Vous avez ici deux hôtesses, auxquelles je désignerai les différentes personnes qui prendront la parole et qui la demanderont. Je vous demanderai de bien vouloir lever la main quand vous souhaitez la parole. Tout le monde aura la possibilité de s'exprimer, mais pas tous en même temps. Il faudra peut-être pour certains être un peu patients, le temps que le micro arrive jusqu'à vous. Je vous demande de bien vouloir respecter la prise de parole à travers les micros, et en sollicitant au préalable la parole.

Autre élément, pour la clarté des réponses qui seront fournies par SNCF Réseau, une fois que vous avez formulé votre question ou votre avis, merci de rendre le micro à l'hôtesse et de permettre aux représentants de SNCF Réseau de vous apporter des éléments de réponse.

Sauf si vous en formulez la demande explicite, des photos seront prises pour le *reporting* et le bilan de la concertation qui sera dressé. Si cela pose un souci à quelqu'un, merci de nous le signaler. Nous demanderons au photographe de bien vouloir essayer d'éviter de vous prendre dans le champ des prises de vues.

Je pense que j'ai formulé l'ensemble des éléments de règle du jeu. Je vous propose maintenant, si vous en êtes d'accord, de passer à la phase d'échanges, en sollicitant la parole.

Qui souhaite s'exprimer ? Monsieur ?

Gérard PIEL, Président du Mouvement National de Lutte pour l'Environnement, section des Alpes-Maritimes

Je voulais vous communiquer une prise de position, aujourd'hui, dans ce début de concertation. Permettez-moi d'expliquer en quelques mots pourquoi mon mouvement est favorable à la Ligne Nouvelle. Les raisons sont évidemment environnementales, mais aussi sociales et économiques.

Notre département souffre depuis des années des difficultés de déplacement, des heures et des heures perdues dans les embouteillages, et une pollution qui ne cesse de s'accroître. C'est un fait que le développement d'infrastructures et de zones commerciales a été accéléré sans penser aux déplacements. La Ligne Nouvelle est une chance pour décongestionner la Côte d'Azur et réduire fortement la pollution et ses conséquences sur la santé des citoyens.

Socialement, il est indéniable que ce sont d'abord les salariés, obligés de se déplacer pour aller sur leur lieu de travail, qui souffrent du manque de transports collectifs. Salariés, retraités, scolaires, mais aussi touristes trouveront dans cet équipement une réponse positive à leurs difficultés.

Le temps perdu dans les embouteillages se compte en années, mais aussi économiquement. Il me semble anachronique que des élus s'opposent à la Ligne Nouvelle, tout en revendiquant le développement économique de notre département. Je rappelle que celui-ci est l'un des plus touchés par le chômage.

Il me semble que le travail qui a été accompli jusqu'à présent sur la Ligne Nouvelle est sérieux et réfléchi. Nous pouvons tous l'améliorer en échangeant et en proposant. Dans un département où le développement des transports collectifs, en particulier ferroviaires, permettrait de réduire les inégalités, il serait dommageable que quelques intérêts privés prennent le pas sur l'intérêt général.

Merci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour votre intervention. Il n'y a pas de question, donc pas d'élément de réponse.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Je m'exprime au nom de deux autres fédérations, la FNAUT PACA (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) et FARE-SUD (Fédération d'Action Régionale sur l'Environnement), qui est également une fédération agréée au niveau régional PACA.

Nous avons rédigé une déclaration commune pour l'ouverture de cette troisième phase de la concertation publique. Cette déclaration commune, nous avons commencé à la diffuser hier, et elle a déjà recueilli l'approbation d'une douzaine d'autres associations. Cette déclaration commune porte sur la concertation. Elle s'adresse donc tout particulièrement à Monsieur le Garant.

Toutes les associations signataires se sont impliquées, à des degrés divers, dans la réflexion sur la Ligne Nouvelle. Depuis sa genèse, au début des années 2000, au débat public de juillet 2005, à la concertation publique du 15 septembre au 15 décembre 2011, également sous l'égide de la CNDP, sur le prolongement Nice-Italie - sujet qui n'avait pas été traité dans le cadre du débat public -, elles ont toutes travaillé à la période d'information et de consultation, du 21 novembre au 20 décembre 2013, où a été présentée une nouvelle version radicalement différente du projet initial.

Toutes ces organisations ont considéré à bon droit de pouvoir enfin accéder en toute légitimité aux éléments d'études - je souligne ce dernier point - et partager en toute clarté des données, qui, par ailleurs, sont communiquées épisodiquement à d'autres instances.

Sur la première étape de la concertation qui s'est déroulée du 21 avril au 30 juin, ces organisations ont participé à deux séries d'ateliers, qui malheureusement relevaient davantage de séances de communication univoques que de réunions de travail. Ces ateliers ont suscité une vive déconvenue, sinon un très fort mécontentement de tous les participants qui en attendaient des échanges sur la consistance du projet et sur son adéquation aux instructions de l'État, les instructions de l'État ayant notamment conduit à la réorientation du projet et à son échelonnement. Ces réunions se sont déroulées sans *verbatim*. Vous venez de parler de *verbatim*. Nous n'avons pas eu de *verbatim* des ateliers auxquels nous avons participé assidûment. Nous n'avons eu que de brefs comptes rendus émanant des organisateurs seuls. Nous considérons qu'un tel comportement, tant de la part du maître d'ouvrage, que de celle du garant qui s'est associé jusqu'alors à la concertation, dénote du peu de cas que les deux acteurs accordent à ces interlocuteurs de la société civile et du dédain certain qu'ils témoignent à l'encontre des principes qui régissent la concertation publique.

Nous attirons donc l'attention du garant de la concertation et de la Commission nationale du débat public sur les manquements du maître d'ouvrage aux principes d'une concertation indispensable à la conduite d'un projet, dont les multiples avatars soulignent la complexité et l'importance des enjeux.

J'espère ne pas avoir été trop long, mais je voudrais signaler à l'assistance que des questions clés se posent dans ce projet, tel qu'il est présenté par le maître d'ouvrage :

- Le secteur est du département des Alpes-Maritimes, à savoir la desserte de la principauté de Monaco, dont la gare occupe le second rang au trafic du secteur azuréen, et les liaisons avec l'Italie, tant alpines vers Cuneo que littorales vers Genova, n'est pas pris en considération dans le projet, alors que la saturation est comparable avec celle du secteur ouest.
- Les saturations annoncées de la gare de Nice-Ville et de la gare projetée à Nice-Saint-Augustin, pourtant reconnues par les experts de RFF (Réseau Ferré de France), ne sont pas prises en compte dans la phase 1 du projet.
- Le problème crucial posé par le goulet d'étranglement Saint-Augustin-Nice-Thiers est occulté, alors que la fragilité manifeste de ce tronçon à deux voies vis-à-vis de toute perturbation met en péril l'ensemble du système. Son doublement en tunnel, pourtant mentionné dans les études préalables, n'est même plus évoqué.
- Rien n'est dit sur le raccordement projeté de la boucle ferroviaire à la ligne littorale, au niveau de La Bocca, alors que sa faisabilité technique est douteuse et que son exploitation serait très délicate, et qu'elle compromettrait l'essor de Cannes-Grasse.
- La desserte de Sophia-Antipolis par les transports en commun est mise en exergue, alors que c'est un objectif secondaire, en grande partie illusoire, du fait de la dispersion des logements et des emplois dans ce secteur.
- De même, si l'aéroport de Nice est bientôt relié par tramway à la station SNCF Nice-Saint-Augustin, motivant l'arrêt général des circulations et les aménagements correspondants, il ne nécessite aucunement la création d'une gare qui se présente comme une gare semi-terminale, ce que laisse entendre le projet.

- Enfin - et c'est capital -, la suppression de la plupart des dessertes directes de Cannes et d'Antibes par ce secteur de Ligne Nouvelle est occultée.

Je pense avoir énuméré une série de points qui méritent d'être examinés dans le cadre d'une concertation. Il n'y a évidemment ni la place ni le temps pour le faire, mais nous adjurons le Garant de faire en sorte que les réunions, dorénavant, se déroulent dans des conditions correctes, et non pas dans des salles de classe, avec des moyens de travail adéquats et, évidemment, assorties de *verbatim*, comme cela a été pratiqué il y a un certain nombre d'années. Je vous remercie.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Merci pour cette intervention. Je vais formuler une recommandation. Monsieur le Garant a donné les règles de travail, en proposant que les questions soient formulées à peu près sur une minute. Nous pourrions revenir. Nous ne sommes pas obligés de poser toutes les questions en une seule fois. Là, vous avez quasiment pris six minutes pour l'ensemble de l'intervention. Si nous voulons permettre à chacun de s'exprimer, je vous demanderai d'essayer d'être plus concis pour les étapes suivantes.

Monsieur QUEVREMONT, je crois que vous souhaitez éventuellement intervenir. Ensuite, nous passerons la parole à Monsieur CHERRIER pour la maîtrise d'ouvrage.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Oui, je voulais juste dire un mot, compte tenu de ce que vient de dire Monsieur MOLINARI. Je souhaiterais que le texte qu'il a commenté soit déposé, ainsi que la liste des 12 associations concernées. Je voulais simplement indiquer que, au début de notre travail avec SNCF Réseau, Monsieur CHERRIER nous a proposé de retravailler sur les méthodes de travail. Une charte de la concertation a été établie. J'ai souhaité de ne pas rouvrir le débat sur les méthodes. Je souhaite qu'en priorité, nous nous polarisions sur le projet, ce qu'a fait aussi Monsieur MOLINARI, et non pas sur les méthodes. J'indique le fait qu'il y a un *verbatim*, c'est-à-dire une traduction écrite de ce que chacun dit. Ce n'est absolument pas une obligation, mais j'ai demandé que ce *verbatim* soit fait pour ces réunions publiques. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur CHERRIER, différentes questions ont été posées.

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

Je vais essayer d'apporter quelques éclairages. Dans les conditions de réalisation de l'étape 1 et de la concertation qui avait été proposée, nous avons évoqué le sujet des *verbatim* à plusieurs reprises. Toutes les réunions de la concertation publique, qui a démarré officiellement le 3 octobre, feront l'objet de *verbatim*.

Les conditions de réalisation des ateliers thématiques sur la saturation ferroviaire et sur l'environnement et le développement durable avaient été parfaitement exprimées dans le cadre de la concertation. Il s'agissait de rencontrer les milieux associatifs et les milieux socio-économiques, sur les thématiques générales de la saturation ferroviaire pour la compréhension des enjeux de la saturation ferroviaire. Il s'agissait également de prendre en compte les réalisations des études sur l'environnement et le développement durable générales. Il

avait été précisé dès le départ et de façon extrêmement claire que les tracés et les positions de gares ne seraient absolument pas présentés à ces ateliers, qui étaient réservés à l'étape 2 de la concertation, demandée par la plupart des territoires, à un moment donné, de présenter au préalable aux élus le projet, ce que nous avons scrupuleusement respecté. Puis, dans l'étape 3, qui fait partie du dispositif de concertation, qui a été présenté dès l'origine, dès la validation du Comité de pilotage, parfaitement clairement à tous, le démarrage de l'étape 3 et la présentation, comme je viens de le faire aujourd'hui, comme le maître d'ouvrage vient de le faire aujourd'hui, des tracés. De ce point de vue, nous considérons que nous avons respecté la règle. Évidemment, aujourd'hui, dans le cadre de la concertation publique, les *verbatim* existeront sur l'ensemble des réunions.

Je pense que nous aurons l'occasion de revenir, dans le cadre de la concertation, sur un certain nombre des éléments techniques que vous avez évoqués. Je voulais simplement parler de la méthode, puisque je suis touché par le fait que nous mettons en œuvre un travail important pour communiquer l'ensemble des éléments de compréhension d'un projet qui est complexe. Nous considérons que nous avons respecté les engagements que nous avons mis en place dans le processus, évidemment diversement perçus ; vous venez de le faire. En tout cas, aujourd'hui et maintenant, nous sommes dans une phase de concertation qui va durer jusqu'à la fin du mois de décembre. Nous avons donc tous les moyens et tous les enjeux pour pouvoir discuter de tous ces éléments.

Christianne COUSINIÉ, Association des Citoyens Laurentins

J'aurai trois questions à poser, mais je vais commencer par parler de la fréquentation des gares, parce que cela n'a pas été dit. La gare de Nice-Ville, ce sont 7 600 000 passagers. Monaco, ce sont 5 700 000 passagers. Cannes, ce sont 3 300 000 passagers. Nice-Saint-Augustin, la future grande gare, ce sont 1 080 000 passagers.

La première question est la suivante : À Saint-Laurent-du-Var, vous avez prévu une gare multimodale. Est-ce une gare multimodale ou une gare de garage, comme je le pense ?

La deuxième question est la suivante : Comment faites-vous pour franchir le Var, sachant qu'on ne peut plus construire de ponts sur le Var pour des raisons de nappe phréatique et que vous pensez passer sur la nationale 7 ? Quand on sait la fréquentation de la nationale 7 que vous voulez reporter sur le bord de mer, on croit rêver.

La troisième question est la suivante : Comment faites-vous de Saint-Augustin, qui est un entonnoir, pour aller transporter tous ces passagers, qui vont peut-être augmenter d'ailleurs, à Nice-Ville et à Monaco, qui sont quand même les gares les plus fréquentées ?

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

Je reviens au préalable, puisque vous avez évoqué Monaco et que cela faisait partie des questions qui ont été posées précédemment. Je vais essayer d'y répondre au fur et à mesure. Nous sommes dans le cadre de décisions de phasage du projet. Vous avez évoqué l'importance des relations avec Monaco, du nombre de passagers, qui est tout à fait réel, bien entendu. Il y a des améliorations à apporter. Simplement, la gouvernance du projet, en tout cas la Commission Mobilité 21, quand elle s'est mise en place, et les choix du

gouvernement, ont été de phaser ce projet et de le réaliser d'abord sur les logiques de priorité de désaturation du nœud ferroviaire marseillais et niçois. Vous l'avez vu, le projet complet dans son ensemble prévoit de traiter la partie Nice-Italie, mais bien plus tard. C'est un travail qu'il faudra prendre en compte. Il y a des études en cours, dans le cadre du CPER, sur l'amélioration des liaisons Mandelieu-Vintimille. Il y a donc un travail aujourd'hui, qui permet de prendre en compte cette amélioration.

Mon propos était simplement de dire que nous sommes dans le cadre d'un phasage de projet. Tout n'est pas réalisé en même temps. Des priorités ont été déterminées. Le maître d'ouvrage se conforme à ces décisions et présente le projet dans le cadre de ces décisions.

Vous avez évoqué la gare multimodale de Saint-Laurent-du-Var. L'intermodalité, la multimodalité n'est pas le fait unique du maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage a une infrastructure à réaliser, qui correspond aux objectifs qui ont été portés par la Région, l'ensemble du trafic qui est une volonté régionale, portée par l'AOT (Autorité Organisatrice des Transports). Le maître d'ouvrage réalise des études, pour mettre en place une infrastructure qui correspond à cette demande d'évolution des trafics dans le temps. Concernant l'intermodalité, le maître d'ouvrage travaille avec les collectivités et les communes, pour regarder comment une gare qui va se mettre en place est pertinente et comment cette gare sera efficace.

Évidemment, à partir du moment où nous commençons à construire une gare - et ce propos est valable pour Saint-Laurent-du-Var comme pour toutes les autres gares que nous installons -, il est cohérent de travailler avec les collectivités, avec les mairies concernées, pour faire que cette gare devienne une gare multimodale, qu'elle soit cohérente dans le territoire. Encore une fois, je me répète, la responsabilité du maître d'ouvrage est de mettre en place une infrastructure et de positionner une gare. La pertinence de cette gare, c'est le travail avec les collectivités, avec les plans de déplacement, avec les aménagements qui ne sont pas dans le champ direct de la responsabilité du maître d'ouvrage, qui vont faire que cette gare est pertinente. Sur Saint-Laurent-du-Var, le travail qui a été effectué - ou en tout cas pris en compte aujourd'hui - fait bien état de la mise en place d'une gare multimodale performante au niveau de Saint-Laurent-du-Var. C'est tout le travail que nous aurons à faire et à conduire par la suite.

Pour le franchissement du Var, vous avez évoqué un certain nombre de complexités. Effectivement, je l'ai dit, le franchissement du Var n'est pas une solution technique toute simple et toute trouvée. Un travail est fait dans ces conditions pour voir comment nous pouvons organiser cela, y compris avec la Métropole sur les enjeux de déplacement, notamment parce que vous avez évoqué le fait qu'il n'était pas possible de régler la circulation routière. Nous regardons, nous, les scénarios qui permettraient de la limiter ou de voir comment cette circulation pourrait être modifiée, pour pouvoir utiliser l'espace pour faire passer une ligne ferroviaire. Ce travail est en cours. Il se fait aussi avec la Métropole. Aujourd'hui, ce travail est en cours. Nous n'avons pas les résultats globaux de toutes ces possibilités, mais les conditions de franchissement du fleuve Var en surface sont possibles. Il faut que nous travaillions à la fois avec Saint-Laurent-du-Var, à la fois avec l'établissement public de la Plaine du Var, à la fois avec la Métropole, pour regarder les meilleures conditions d'installation de cette infrastructure.

Vous avez évoqué le trafic entre Nice Aéroport et Nice-Ville. C'est un sujet qui est évidemment discuté depuis longtemps. Il s'agit de la ligne existante entre Nice Aéroport et Nice-Ville. Aujourd'hui, les

conditions de circulation des trains sont limitées par cette zone-là. Cette limitation correspond malgré tout aux objectifs de desserte, qui ont été portés dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle et permettent de le réaliser. Il n'y a pas d'arrêt entre Nice Aéroport et Nice-Ville. Nous pouvons donc mettre les trains en batterie de façon assez nombreuse. C'est aussi pour cela que nous réalisons une gare dite « forte », à Nice Aéroport, six voies à quai, huit voies à quai, pour pouvoir gérer l'afflux des trains. C'est aussi pourquoi nous faisons des travaux en gare de Nice-Ville, qui sont des améliorations et des modifications du plan de voies et de l'entrée de gare, pour avoir une meilleure souplesse d'utilisation de la gare. Oui, cette section est une section qui mérite que nous l'étudions concrètement, en tout cas qui mérite des travaux. Et oui, cette section permet d'absorber les augmentations de trafic, qui sont prévues au titre du projet, sans que nous rajoutions des voies.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je demanderai simplement, Monsieur CHERRIER, pour la suite, d'éviter les abréviations et d'essayer d'explicitier les éléments.

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

Je vais me surveiller.

Pascal NICOLETTI, élu CCI Nice Côte d'Azur, référent transports

Je tiens tout d'abord à remercier SNCF Réseau de l'évolution et de leur souplesse ces dernières années. Évolution, parce que, d'un côté un peu rigide qui a été repris d'ailleurs je crois par certains élus, l'évolution du projet vers plus de trains du quotidien et l'arrivée de la boucle Côte d'Azur est un vrai plus. Suite à cela, il y a eu quand même de vraies périodes d'études. Et puis, dans les derniers six mois, la visite aux élus a amené quelques changements ou quelques nouvelles propositions. Je trouve que SNCF Réseau a bien réagi sous la contrainte, même si, sur certains dossiers un peu sortis du chapeau - cela a même été repris par les représentants de GIR Maralpin -, sur la faisabilité ou la pertinence de certaines solutions, nous pouvons avoir des doutes.

Tout ce que je note, c'est qu'aujourd'hui, les variantes qui ont été proposées - nous les détaillerons à nouveau, je pense, dans les ateliers spécifiques - ont quand même été largement bénéfiques en termes d'intégration et d'environnement. Je comprends que des personnes soient opposées sur Biot, mais je crois que nous avons fait d'énormes progrès. Je crois savoir que, sur Saint-Laurent-du-Var, le dialogue a repris avec la municipalité, dans l'intérêt - hélas, il faut que le train sorte quelque part - d'une meilleure intégration. Nous tenons surtout, au niveau de la CCI, à expliquer que, dans un équilibre territorial et dans une bonne intelligence, il nous paraît essentiel que le tracé représente une optimisation, et donc, bien évidemment, une gare Ouest Alpes-Maritimes qui soit au nord de l'autoroute. Une gare, c'est fait pour entrer tous les types de trains, et pas seulement certains types. On ne peut pas faire ses courses en disant : « *Je choisis mes éléments en fonction de ce qui me plaît* ». À un moment, il y a un tout cohérent sur ce genre de projet.

En tout état de cause, il faut savoir que la CCI, les divers syndicats professionnels - dont certains s'exprimeront peut-être -, est tout à fait favorable à l'étude de ces tracés au niveau de la concertation. Il en

sortira certainement ce que le maître d'ouvrage pensera être le plus pertinent. En tout cas, nous y voyons beaucoup d'éléments de manière à trouver une pertinence et une optimisation. Il n'y aura jamais d'unanimité, mais nous devons pouvoir trouver un consensus intelligent dans l'intérêt général de notre territoire, de nos enfants, voire de nos petits-enfants. Dans tous les cas, 2030, ce n'est rien. Il ne faut pas oublier que, derrière, il y a une logique de Priorité 2. Il faut donc vraiment s'inscrire dans ce futur.

Encore merci à SNCF Réseau pour les présentations qui ont été effectuées.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur avait demandé la parole.

Aurélien DELAY, usager

J'aimerais donner mon ressenti sur ce projet. Je suis totalement pour, soyons simples. Cette ligne est une solution qui me paraît absolument complète. Pouvoir faire Nice-Sophia en 15 minutes, Cannes-Sophia en 15 minutes, Antibes-Sophia aussi en 15 minutes, grâce au bus-tram qu'il y aura très bientôt. Sur toute la ligne du littoral, qu'il y ait huit TER par heure, cela veut dire plus de temps d'attente. Tout cela, ce n'est pas une simple amélioration du réseau existant, c'est une révolution, une révolution totale de l'utilisation des transports en commun dans le département. Cela va générer de nouvelles habitudes et tout cela va se traduire par un report de la route vers le train. Nous avons tout à y gagner. Nous l'avons déjà mentionné : pollution, sécurité routière et embouteillages.

Si je devais choisir, la gare à Sophia me semble absolument essentielle, déjà par sa position centrale. Elle va être déjà reliée à Antibes par le bus-tram, bus-tram que nous pourrions tout à fait décider de prolonger vers Grasse ou Mouans-Sartoux. Nous pourrions aussi continuer le bus-tram de Cannes-Le Cannet vers Sophia. Bref, de par sa position centrale, encore une fois, pour les transports en commun, Sophia est idéale. De plus, Sophia, c'est notre technopole - j'y travaille -, il faut absolument la développer. Cela a été le cas jusqu'à présent. Maintenant, il faut continuer encore plus. Cette gare TER plus TGV à Sophia, c'est une grande opportunité. Il faut le faire.

Merci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame, au fond.

Anne CHEVALIER, élue antiboise et conseillère régionale

Bonsoir à tous. J'aimerais réagir rapidement à la présentation qui a été faite et exprimer certaines inquiétudes par rapport au projet.

Déjà, il faut savoir qu'au niveau des TER, actuellement, il y a une grosse déficience, mais qui n'est pas liée aux moyens que la Région lui alloue, mais tout simplement parce qu'il y a un réel problème de management, qui, normalement, avec les efforts qui sont faits actuellement, devrait se résoudre. La Région œuvre dans le sens d'une amélioration du trafic TER, nous en sommes conscients. Il y aura aussi un centre de maintenance

dans la région Azur, qui va permettre une fluidité au niveau des TER. Effectivement, il y a des soucis, ce qui fait que les gens n'ont pas envie de se reporter sur le train, mais cela va dans le sens de l'amélioration. Il faut savoir qu'il y a environ 1 million d'euros de subventions régionales qui passent dans le TER actuellement.

Il y a aussi un manque de conducteurs. Là, vous prévoyez environ une fréquence de 10 TER par heure sur la Ligne Nouvelle. Des formations sont-elles en cours pour les conducteurs, étant donné qu'actuellement, il y a un réel manque de personnel ? Tout simplement, pourquoi ne pas rallonger les rames ? Je vois plutôt le contexte actuel en voie d'amélioration - et nous l'espérons tous -, parce que la Ligne Nouvelle n'est pas près d'être construite. Il faudra plusieurs années avant que cela ne se réalise. Nous avons donc un réel besoin, pour l'instant, de porter toute notre attention sur les lignes existantes.

Autre élément, nous sommes dans une région qui est inondable. Les tracés souterrains posent de réelles inquiétudes. Je pense, par exemple, à la gare de Monaco qui est souterraine, qui est constamment infiltrée, qui nécessite des travaux de maintenance très importants. Là, sur vos tracés, nous voyons une énorme portion de tracés souterrains. Cela veut dire infiltration d'eau, cela veut dire maintenance, cela veut dire coupures lorsqu'il y a des travaux de maintenance, et problèmes de trafic.

Je voulais revenir aussi sur deux détails que vous mentionnez dans votre projet :

- Le projet de nouvelle gare TGV Nice Aéroport est située dans la zone inondable du Var pour les crues exceptionnelles. Vous allez faire des îlots étanches, qui sont susceptibles par ailleurs d'accélérer les flux hydrauliques. Et au même endroit, vous prévoyez de construire 2 200 places de stationnement, qui, aussi, sont susceptibles d'accentuer les phénomènes de ruissellement en cas d'intempéries.
- Pour le secteur Ouest Alpes-Maritimes, vous rappelez les risques d'inondation de l'épisode intense d'octobre 2015, que nous avons tous encore en mémoire. N'oublions pas le fort potentiel d'« inondabilité » de la région. Pour le secteur Biot, votre tunnel franchit des massifs calcaires qui contiennent des nappes d'eau importantes. Il va y avoir des incidences en termes de temps et de surcoût, mais je pense que le tracé a été unanimement refusé par les élus de la CASA le 26 septembre. Je ne vais pas vous rappeler pourquoi.

Abordons simplement le coût : actuellement, nous en sommes à 7 milliards d'euros, environ, et pas de gain de temps pour l'usager TGV avant 2050.

Merci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais passer la parole à Monsieur CHERRIER, mais je vous propose, si vous avez des interventions longues, de les segmenter. Vous prendrez la parole plusieurs fois. Cela va être un problème de gestion de la parole. Je propose donc à Monsieur CHERRIER de répondre et ensuite, nous passerons à d'autres questions.

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

Il y avait énormément d'éléments dans votre propos. Je vais essayer de le recouper en trois éléments principaux : les aménagements sur le réseau existant avant le projet, la logique de la gare Nice Aéroport, où

je demanderai à Roland LEGRAND d'intervenir, et les points sur la partie inondations et construction des souterrains, avec Nicolas GUYOT, qui est le directeur des études.

Sur le réseau existant, vous avez raison. Aujourd'hui, il y a des montants extrêmement importants dans le cadre du contrat de plan État-Région, pour pouvoir améliorer les lignes existantes. Les efforts sont portés sur le réseau existant. Ce dont nous parlons aujourd'hui, c'est un projet qui va permettre, au-delà de l'amélioration du réseau existant, d'apporter ce qui était évoqué par Monsieur tout à l'heure, un saut et un seuil de service inconnu ou non réalisable aujourd'hui avec la ligne existante. La ligne existante concentre tous les trafics. Elle peut être améliorée. Elle est améliorée au fur et à mesure. La réalisation des travaux sur cette ligne existante, qui est unique - c'est tout bête, mais elle est unique -, impose des restrictions de trafic, impose des travaux de nuit, dans des tout petits créneaux de nuit, ce qui fait que les travaux sont extrêmement longs. Nous n'avons aucune possibilité de voie dérivée.

La ligne existante a des possibilités d'augmenter ses capacités, mais n'a pas la possibilité d'augmenter les capacités dans les proportions qui sont demandées pour la desserte régionale à terme, c'est-à-dire dans les 20 ou 30 années qui vont arriver. Or nous ne construisons pas une infrastructure pour les 10 ans qui viennent, nous construisons une infrastructure, comme c'est le cas de celle qui a été faite en 1860 et qui supporte tous les trafics aujourd'hui, nous construisons une infrastructure pour les 100 ans à venir. Aujourd'hui, il est question d'avoir la possibilité de mettre en place un réseau ferroviaire maillé, de pouvoir utiliser deux voies, de pouvoir séparer les flux, et de pouvoir construire un véritable réseau ferroviaire performant. C'est la raison de cette Ligne Nouvelle. Dans le même temps, il y a des aménagements et des travaux qui sont faits pour la modernisation et la complétude de la ligne actuelle, pour lui permettre d'avoir une meilleure performance.

Vous avez parlé de l'allongement des trains, c'est une des possibilités. Ce sont des choses à étudier. Il faut rallonger les quais actuels. Ce sont des travaux extrêmement lourds. C'est de la responsabilité de SNCF, mais c'est de la responsabilité de l'autorité organisatrice des transports et de SNCF Mobilité de gérer ces éléments, pas à SNCF Réseau, je le rappelle. Je ne botte pas en touche, mais SNCF Réseau construit le réseau, est le maître d'ouvrage de la construction des réseaux en réponse à une demande de circulation des trains qui est formulée. Donc ce sujet est extrêmement important, le service est demandé par la Région et les services ferroviaires sont mis en place par SNCF Mobilité, SNCF Réseau réalisant les infrastructures qui permettent de faire ces circulations.

Je voudrais traiter quelques éléments concernant la construction de la gare et la logique avec les inondations, avec Roland LEGRAND sur la gare de Nice Aéroport, et Nicolas GUYOT reprendra la suite sur les tunnels et la prise en compte des inondations.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Bonsoir.

Concernant la gare de Nice Aéroport, j'ai noté deux sujets dans votre question. Le premier sujet, c'est « l'inondabilité ». Effectivement, nous sommes dans une zone PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation). Toutefois, c'est couvert par ce qu'on appelle un schéma de cohérence hydraulique, qui, comme

vous l'avez souligné, dispose la construction de plusieurs îlots étanches, qui sont pris en considération pour ne pas nuire à l'écoulement des eaux. De fait, la conséquence pour le projet de gare nouvelle, c'est de ne pas proposer des infrastructures trop profondes. Je rappelle que le plan de voies de la gare de Nice Aéroport est à une cote de 10 mètres par rapport à la cote des eaux qui est à zéro. Donc, nous sommes hors inondation. De fait, l'ensemble du dispositif de la gare sera complètement hors d'eau. Je rappelle que nous prenons en considération une inondation centennale. Dans le courant, il n'y a pas de nuisance de ces eaux-là. De fait, parce que c'est une gare aussi du transport du quotidien, nous allons souhaiter qu'elle soit très efficace, notamment pour les personnes qui sont en domicile-travail. C'est important aussi que nous ayons des dispositifs extrêmement fluides. Tout ceci répond à la norme « d'inondabilité ».

Le deuxième point que j'ai noté, c'est le stationnement. Effectivement, je rappelle que cette gare est une gare essentielle pour le développement de l'est et la désaturation du pôle azuréen, puisque c'est aussi une gare de rabattement. Il est important que cette gare soit extrêmement bien desservie par l'infrastructure routière. C'est pour cela que nous avons prévu un volume de stationnement de l'ordre d'un peu plus de 2 000 places, y compris les déposes minute et la prise en charge des taxis. Nous n'avons pas prévu bien sûr ces constructions en souterrain, par le fait de la précédente réponse. Ce sera vraisemblablement du stationnement en silos, le long des voies. Nous avons vu cela avec l'établissement public d'aménagement de la Plaine du Var, qui aménage toute la zone, pour que ces parkings forment écran par rapport à la zone d'aménagement qui est prévue.

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

En complément de ce que vient de dire Roland LEGRAND, concernant les inondations, je pense qu'il faut distinguer les sujets de l'interface entre le projet et les écoulements de surface. Nous savons bien que les inondations sont un sujet primordial dans la région. Nous sommes très attentifs à cela. Nous avons à la fois des exigences, qui sont de toute façon de ne pas aggraver le risque, qui sont des exigences que nos partenaires, en particulier l'État, sont là pour garantir, et nous travaillons beaucoup avec la DDTM sur ces sujets. Nous avons des exemples de réalisation qui montrent que, par exemple, sur le TGV Sud-Est et sur la ligne Méditerranée, nous avons des ouvrages qui ont subi des crues du Rhône un certain nombre de fois, sans montrer qu'ils étaient un obstacle particulier et sans avoir cédé. Donc, nous savons faire des choses correctement, mais, en effet, les études sont importantes sur ces sujets.

Il y a tout ce sujet-là et puis nous avons un autre pan, qui est une difficulté technique, à laquelle nous sommes très attentifs également, ce sont les constructions souterraines et notamment le fait que nous traversons des zones karstiques, donc des zones un peu compliquées. De la même façon, c'est un sujet qui avance avec les études. Nous savons que nous avons, *grosso modo*, deux sujets de ce point de vue. C'est la constructibilité, le risque constructif, mais surtout le risque d'impact sur la ressource en eau. Évidemment, la base, c'est de connaître le mieux possible les aquifères souterrains, les circulations d'eau, les colmatages, etc. Les études se font progressivement. Nous avons déjà fait un certain nombre de sondages. Nous avons déjà recoupé toute la bibliographie qui existe sur ce sujet. Cela se poursuivra au fur et à mesure que les tracés s'affinent. Ce sont aussi des sujets sur lesquels les réalisations existent dans des milieux karstiques, même

dans la région. Nous savons bien que, que ce soit les tunnels ferroviaires ou les tunnels routiers, nous avons rencontré des karsts sur la bretelle routière de Monaco, nous avons rencontré des karsts beaucoup plus tôt sur les tunnels ferroviaires sur Aubagne et Cassis. Nous avons de nombreux exemples. Nous avons des solutions, en général. Il faut être prudent. Les études sont nécessairement de plus en plus poussées au fur et à mesure que le tracé s'affine. Normalement, le risque peut être maîtrisé.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Germain NALLINO, Président de l'association des Amis du Rail Azuréen

Globalement, nous sommes d'accord sur le projet. Nous le soutenons. Néanmoins, il y a des problèmes techniques d'infrastructures, qui ont été soulevés par Monsieur MOLINARI, et que nous avons depuis très longtemps soulevés nous-mêmes. Je pense qu'il faut aussi avoir de la part du maître d'ouvrage une réflexion avec l'ensemble des élus, de manière à trouver une issue au moins favorable, je dirais, peut-être pas sur l'ensemble, mais sur quelques questions.

Je tiens à souligner néanmoins que les trains qui vont partir de Nice – je parle des trains TGV, donc en 2030 - et qui vont desservir les gares d'Antibes et de Cannes ne vont pas pouvoir rejoindre la Ligne Nouvelle, parce qu'il n'y a pas de connexion. C'est la question que je pose au maître d'ouvrage : dans le cas où la gare de Cannes-La Bocca devient une gare TGV, sera-t-elle reliée à la Ligne Nouvelle ?

Le deuxième point que je soulève, qui est aussi important, est que nous avons de graves problèmes au niveau des TER, notamment par rapport à l'atelier de maintenance qui est à Marseille, comme vous le savez. Ces problèmes de maintenance font qu'il y a beaucoup de retard dans la réception des trains, une fois qu'ils ont reçu les opérations nécessaires. Ce qui fait que, sur le département, nous attendons souvent des trains qui ont trois, quatre, cinq jours de retard, ce qui cause en partie, des suppressions, etc. Puisque la Région est représentée parmi nous, elle s'était engagée, sur le plan du département, à ce que soit mis en œuvre un atelier de maintenance. J'aurais bien aimé entendre que c'est en bonne voie.

Je vous remercie.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a plusieurs questions. Nous aurons donc une partie de la réponse par SNCF Réseau et une partie de la réponse, puisque la Région a été sollicitée, par l'autorité organisatrice des transports régionaux.

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

Nous allons passer la diapositive 106. Nicolas GUYOT va répondre sur la desserte et le trafic sur la boucle ferroviaire, et donc les liaisons à partir de Nice, pour une bonne compréhension de cette boucle ferroviaire.

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

Vous me direz si j'ai bien compris la question. Nous avons une représentation un peu schématique des services qui sont prévus, en haut en Priorité 1 et en bas en Priorité 2, pour illustrer le concept de la boucle

dont il est beaucoup question et qui est peut-être un peu compliqué à comprendre. Nous avons distingué en bleu les TER et en rouge les TGV. Quand les TGV, en Priorité 1, partent de Nice, ils peuvent soit emprunter la Ligne Nouvelle, puis la ligne Cannes-Grasse pour repartir ensuite par la ligne littorale vers Les Arcs, soit prendre évidemment l'itinéraire qu'ils ont aujourd'hui, c'est-à-dire la ligne littorale tout le long. De fait, les TGV qui partent de Nice peuvent emprunter la Ligne Nouvelle et passer par Sophia-Antipolis avant de regagner la ligne littorale. C'est dans le projet.

Vous posiez la question de savoir s'il y avait une gare TGV à La Bocca. Aujourd'hui, même si les études, comme vous l'avez compris, ne sont pas du tout aussi avancées que sur les projets que nous avons étudiés pendant un an et demi, les TGV pourraient desservir cette gare et emprunter ensuite la Ligne Nouvelle, ou desservir cette gare au passage puis continuer par Antibes et Cannes, pour arriver à Nice.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

Germain NALLINO, Président de l'association des Amis du Rail Azuréen

Je m'excuse, c'est dans le sens Marseille, vous me répondez dans le sens Nice.

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

Les trajets sont symétriques.

Germain NALLINO, Président de l'association des Amis du Rail Azuréen

C'est logique, mais dans le sens Marseille, ils ne peuvent pas rejoindre la ligne TGV.

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

Si. Quand je dis que les trajets sont symétriques, c'est que, quand un train vient de Marseille, il peut soit passer par la Ligne Nouvelle pour atteindre Nice, soit continuer par la ligne classique.

Germain NALLINO, Président de l'association des Amis du Rail Azuréen

En phase 2, vous ne desservez pas Cannes.

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

En phase 2, les TGV ont toujours le choix, soit de passer par la ligne littorale comme aujourd'hui, soit de passer par la Ligne Nouvelle tout le long et de desservir le moyen pays *via* la gare d'Ouest Alpes-Maritimes.

Germain NALLINO, Président de l'association des Amis du Rail Azuréen

Ceux qui viennent de Nice sur la voie littorale, comment rejoindront-ils la Ligne Nouvelle ?

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

En Priorité 2, est-ce bien cela ?

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

Je vais essayer d'être le plus clair possible. Tous les trains qui partent de Nice ont la possibilité de prendre la ligne littorale ou de prendre la Ligne Nouvelle. Donc, il n'y a aucun problème par rapport à cette desserte. Dans les deux sens, tous les trains qui arrivent de Marseille ont, en Priorité 1, la possibilité d'utiliser à partir

de Cannes la ligne classique pour arriver à Nice, ou la Ligne Nouvelle en passant par la ligne Cannes-Grasse. En Priorité 2, les trains qui arrivent de Marseille ont la possibilité, à partir du Muy, de choisir la ligne classique par Saint-Raphaël pour la desserte de la ligne ou de passer par la Ligne Nouvelle, pour aller faire la desserte de Sophia-Antipolis.

Dans l'autre sens, en partant de Nice, quand ils partent de Nice, ils ont toujours le choix, soit de passer par la ligne classique pour aller jusqu'à Antibes, Cannes, Fréjus, Saint-Raphaël et Est-Var, soit de passer par la Ligne Nouvelle pour desservir Ouest Alpes-Maritimes et arriver à Est-Var. C'est parfaitement symétrique et tous les trains peuvent prendre les deux possibilités. C'est la question de Monsieur MOLINARI.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez ! Vous apportez les éléments de réponse, parce qu'il y a beaucoup de questions. Je pense que des éléments de réponse viennent d'être apportés, nous pourrions revenir dessus. Pardon, nous avons dit qu'il y avait une deuxième partie de la question à l'autorité des transports régionale. Excusez-moi.

Philippe TABAROT, Vice-président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je vais répondre à Madame CHEVALIER sur la principauté de Monaco et à Monsieur NALLINO sur le centre de maintenance.

Pour le centre de maintenance, les études en cours, cofinancées par la Région et SNCF. Elles seront rendues aux élus vendredi après-midi. Suite à ce rendu des études, nous déciderons de l'endroit le plus opportun sur le secteur Azur pour créer ce centre de maintenance, que ce soit Les Arcs, Cannes Marchandises ou Nice-Saint-Roch. Ce sont les trois possibilités. Nous verrons ce que nous diront les études, avec une réalisation dans la foulée. La procédure sera lancée pour la réalisation et pour une livraison le plus rapidement possible, puisque nous avons conscience que cela améliorera le quotidien des TER azuréens, de pouvoir avoir un centre de maintenance qui ne soit pas à Marseille-Blancarde, mais sur le secteur Azur.

Deuxième remarque, par rapport à la principauté de Monaco, à la fin de l'année commenceront les travaux des quais sur Nice-Riquier, qui vont nous permettre de prolonger les quais de Nice-Riquier à 220 mètres, pour pouvoir avoir une capacité maximum avec les Régio 2N. Sauf retard ou suppression de trains, nous pouvons amener 7 800 personnes de Nice-Riquier en principauté de Monaco par heure, donc une capacité particulièrement importante. Le fait que la principauté ne soit pas desservie à travers la Ligne Nouvelle est moins pénalisant, puisque les TER seront particulièrement capacitaires pour pouvoir conduire près de 8 000 personnes par heure sur la principauté. Voilà sur ces deux points.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Vice-Présidente du collectif Basta Ligne Nouvelle Biot

J'ai assisté à des ateliers. Vous comprenez bien qu'à Biot, nous soyons très, très inquiets. Il y a deux éléments. Nous ne sommes pas contre le train. Nous sommes des contribuables, nous avons des droits comme tout le monde. Nous avons plusieurs axes de critiques et puis, nous sommes aussi force de proposition. Je vais essayer de me limiter un peu.

D'abord, nous ne sommes pas du tout convaincus par cette boucle. Nous pensons que c'est un exercice artificiel, qui a été fait pour pouvoir justifier la résolution des problèmes de saturation et être conforme à la Mobilité 21. Nous trouvons que c'est un alibi pour faire passer ensuite le reste du projet.

Nous trouvons que le diagnostic est bon. Il y a saturation, il y a problème, mais nous trouvons que ce projet particulier n'est pas la solution.

La gare Ouest Alpes-Maritimes nous paraît chère, peu utile, donc pas du tout rentable. Les salariés, les étudiants, certains habitent à Nice en effet, mais beaucoup habitent à Antibes. C'est très diffus.

Nous voyons bien que les Antibois qui voudront aller prendre le TGV iront en voiture à Sophia. Cela va empirer les choses.

Bref, nous sommes loin d'être convaincus par cette solution.

De plus, quand vous nous dites que c'est bon pour l'environnement, nous en doutons énormément. Nous avons des collègues spécialistes de l'environnement qui pourront vous répondre mieux que moi.

Nous préconisons, en tant que contribuables, de ne pas gâcher l'argent, que ce soit l'Europe, que ce soit l'État, que ce soit la Région, que ce soit le Département ou la Commune, c'est toujours nous qui payons.

Nous sommes les contribuables. Autrement dit, cette troisième voie, nous l'avons déjà payée. Et alors ? Doit-on la laisser tomber ? C'est un gâchis. Il y a toujours une solution. Vous trouverez très bien des solutions pour le moment en prolongeant du côté de Nice, en prolongeant du côté de Cannes, mais on ne va pas laisser tomber comme cela, une troisième voie qui a été un problème, qui a coûté de l'argent. Donc, nous pensons que pour résoudre les problèmes du quotidien, c'est de ce côté-là qu'il faut se tourner.

Je me souviens, Monsieur CHERRIER, qu'à l'un des ateliers, vous nous aviez dit que la voie enterrée était ce que vous privilégiez, mais que ce n'était pas garanti. Je trouve que, quand vous montrez X tracés, tous passant par Biot d'ailleurs, sachant les problèmes qui se posent au point de vue géologique, quand il y aura un problème, cela passera en aérien. Autrement dit, là, c'est le minimum d'aérien que vous nous montrez, mais je suis quasiment convaincue qu'il y aura beaucoup plus d'aérien.

Ce n'est pas simplement pour éviter que cela passe chez nous. Nous sommes aussi pour l'avenir. Nous ne sommes pas contre le ferroviaire. Je dis simplement qu'il faut revoir votre copie.

Merci.

Applaudissements.

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

Je vais regrouper, il y a deux sujets principaux, que nous allons traiter avec Nicolas GUYOT sur le sujet de la partie souterraine. La logique de passage en souterrain sur ce territoire doit vous être expliquée. Vous avez évoqué le principe de passage souterrain non garanti. Nous allons vous montrer les raisons du passage en souterrain, qui n'est pas du tout d'artifice, mais nous sommes dans une géographie qui la contraint. Nicolas GUYOT va donc vous présenter ces éléments. Après, nous reviendrons sur la logique de la troisième voie que vous avez évoquée, qui est un peu différente, et en quoi elle ne satisfait pas aux demandes que vous évoquez des bénéfiques des trains du quotidien, et, en tout cas, des services qui sont projetés. Je laisse

Nicolas GUYOT intervenir sur la configuration des profils en long et de l'utilisation des souterrains sur la boucle ferroviaire.

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

J'aurais besoin de la carte 76 qui est la carte générale de présentation des variantes dans le secteur d'OAM, dans un premier temps.

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

Après, nous aurons besoin des cartes 101, 102 et 103 sur les passages de Biot.

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

En termes de contraintes – et vous connaissez mieux le secteur que nous -, il faut avoir en tête... *Rires*. Oui, je le dis avec humilité, en effet. Nous avons, *grosso modo*, un point haut qui se situe dans ce secteur-là. Les endroits où nous avons trouvé des secteurs d'implantation favorables de la gare sont à un niveau bien supérieur à celui de La Brague, qui coule au niveau de Biot.

Il faut avoir conscience, en parallèle, que les tracés (*diapositive 101*) sont assez contraints en pente, beaucoup plus que les routes. Quand nous n'avons pas de fret ferroviaire, qui est limité à 3,5 %, et encore sur des distances limitées, quand le relief est trop prononcé et que, globalement, nous avons trop de dénivelés entre l'altitude d'une gare à un endroit raisonnable – puisque nous ne voulons pas en faire des gares enterrées à 80 mètres – et le passage des cours d'eau, il y a des situations où nous n'arrivons pas à passer sous la rivière, et où nous sommes obligés de passer en aérien.

Ici, nous avons une illustration sur le cas des Bouillides, où nous avons tracé le profil en long, c'est-à-dire une coupe du terrain selon l'axe du tracé. Nous avons, en vert, la surface existante du terrain, et, en rouge, la ligne. Nous avons une gare qui est déjà en forts déblais, mais qui peut être une gare excavée depuis la surface, donc qui nous semble encore raisonnable, ou, en tout cas, qui est exploitable et qui peut être réalisée raisonnablement. Mais, dans ce cas, les pentes font que nous sommes obligés de passer la Brague en viaduc. Si nous cherchions à éviter la Brague et à passer en souterrain, dans cette solution-là, nous serions obligés d'enfoncer la gare, vous le voyez, d'encre une quarantaine de mètres. Nous nous retrouvons donc avec une gare très chère à construire et très difficilement exploitable.

C'est fondamentalement la raison pour laquelle, selon les tracés et en fonction de la topographie des lieux, il y a des tracés pour lesquels nous arrivons à franchir la Brague en souterrain, d'autres pas. Si nous revenons sur la carte précédente – mais vous le savez sans doute -, dans la solution de gare variante 2, c'est-à-dire Bréguières sud, nous arrivons à passer la Brague en souterrain. Quand nous sommes sur les solutions variante 1, autrement dit Fugueiret, ou variante 1 bis, autrement dit Bouillides, nous n'y arrivons pas et nous passons la Brague en aérien, comme l'a dit Jean-Michel CHERRIER précédemment.

Dans la solution Bréguières, la Brague, quelle que soit la solution de tunnel derrière, est passée en souterrain. En revanche, dans la solution Fugueiret, nous avons en effet un viaduc sur la Brague, et dans la solution Bouillides également. Je n'ai pas les trois profils sous la main, mais ils donneraient le même résultat.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Manifestement, dans la partie nord du tracé, vous vous trouvez au niveau zéro pour l'ouvrage souterrain, c'est-à-dire que vous avez un profil extrêmement tourmenté. Vous descendez depuis le point du Var, pour passer sous Saint-Laurent-du-Var, en partie sous Cagnes, et puis, la ligne grimpe par des rampes toujours très fortes, 35 pour 1000, qui interdisent tout autre mouvement de matériel, autre que des motrices très puissantes, et qui excluent le fret bien sûr, et pour redescendre ensuite. Ce profil est très compliqué. Il est très compliqué. N'auriez-vous pas d'autres solutions à proposer, c'est-à-dire en traversant en altitude à un niveau plus élevé l'est du tracé, au niveau de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes, de manière à éviter un profil en montages russes que vous avez adopté ?

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

Le profil en long qui est celui de nos tracés respecte les référentiels. Nous avons derrière un rebouclage avec les études d'exploitation et les vitesses des trains, qui montrent que c'est exploitable. Les référentiels sont là pour garantir que le système fonctionne. Si nous diminuons les pentes, nous ajoutons des émergences. J'ai compris que ce n'était pas la volonté du territoire. Aujourd'hui, nous faisons un projet conforme aux référentiels, qui fonctionne et qui essaie de minimiser les passages en surface.

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

Cela fait partie du projet présenté à la concertation. C'est de la responsabilité du maître d'ouvrage de faire les études et de présenter les profils en long et les tracés. C'est de la responsabilité du maître d'ouvrage, dans le cadre de la gouvernance du projet, de présenter plusieurs variantes, ce que nous faisons. En l'occurrence, il y a une variante qui n'a pas d'impact sur Biot et deux autres qui en ont. Cela fait partie de la concertation. Nous ne devançons rien. Cela fait partie de la concertation.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Ne vous impatientez pas.

Pierre BOURRILLON, habitant de Biot

Bonsoir. Je m'excuse, mais comme je n'ai pas pu avoir la parole avant, je voulais quand même revenir en arrière. Ma remarque s'adresse à Monsieur le Garant. On nous a passé en boucle Monsieur ESTROSI, Monsieur CIOTTI, Monsieur GAUDIN, etc. Nous avons eu une intervention de Monsieur TABAROT. Nous avons vu le ralliement improbable de Monsieur PIEL. Mais où sont les élus qui sont opposés au projet ? J'aurais bien aimé entendre un élu opposé au projet.

Applaudissements.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Je voudrais apporter une précision. Il s'agit de réunions publiques. Les salles sont ouvertes à tous. J'ai précisé au début que la parole des élus était bienvenue, tout en demandant qu'elle soit aussi brève que tout un chacun.

Je voulais apporter une deuxième précision. Des réunions communales sont possibles. Ces réunions communales, lors du Comité de pilotage, j'ai pris la précaution de demander que la liste reste ouverte, le temps que certaines municipalités d'opposition puissent demander, si elles le souhaitent, la possibilité de réunions communales. Je sais depuis tout à l'heure que cela a été demandé et obtenu sur la ville de Biot. Peut-être d'autres souhaitent-elles ce type de réunion ?

Merci.

Rémi QUINTON, association TGV Développement Var-Nice-Côte-d'Azur

Bonsoir. Je voudrais simplement revenir sur certains points du dossier, parce que j'ai entendu des personnes qui finalement contestaient l'utilité de la ligne. Je ne souhaite pas abasourdir avec des chiffres, mais on nous a présenté avant l'été, dans les ateliers sur la saturation ferroviaire, qu'entre toutes les villes qui sont sur le corridor Marseille-Vintimille et qui disposent d'une gare, il y a 1,5 million de déplacements par jour, 1,5 million de déplacements. Il n'y en a que 50 000 qui se font en train. Donc imaginez-vous le *gap* qu'il y a entre le peu de gens qui prennent le train, 50 000 sur 1,5 million. S'il y a des gens ici qui pensent que nous pourrions mettre une bonne partie de ce 1,5 million de personnes qui font des trajets sur le corridor Marseille-Vintimille dans les trains avec les infrastructures actuelles, avec les trains actuels qui sont déjà saturés, c'est juste parfaitement illusoire. Nous passons de 50 000 à 1,5 million. C'est tout simplement énorme. Il est à peu près évident qu'il faut de nouvelles capacités ferroviaires et de nouvelles capacités ferroviaires, cela passe par une nouvelle ligne ferroviaire.

Il y a un deuxième point que j'ai entendu parmi des intervenants, qui contestaient l'utilité d'une gare à Sophia-Antipolis. Je me suis renseigné dans l'après-midi. Des trajets entre Sophia et Nice, je suis allé regarder, il y a une ligne de bus actuelle qui fait Sophia-Nice, qui s'appelle la ligne 230, 230 express. Récemment, le Conseil départemental a mis des bus à deux étages sur cette ligne, ce qui veut dire déjà qu'il y a quand même du monde à prendre. Je ne pense pas que le Conseil départemental jette son argent par les fenêtres. La fréquentation, c'est 3 000 passagers par jour, pour un bus qui met 40 minutes, qui est un peu plus long que la voiture, etc. Imaginez s'il y a des TER qui relient Sophia-Antipolis à Nice en 10 minutes pour Nice Aéroport et 20 minutes pour le centre de Nice, la clientèle potentielle qu'il peut y avoir dans ces TER. Cela veut dire que, au lieu d'avoir des bus, qui servent essentiellement aux captifs – les étudiants ou les salariés qui n'ont pas de voiture –, on aura aussi des gens qui ont une voiture, qui trouveront plus intéressant de prendre les transports collectifs, et donc d'arrêter de saturer les routes.

Sur l'importance de Sophia, il y a quand même 40 000 actifs ou étudiants à Sophia. Quand j'entends dire qu'à Sophia, ce serait une zone déserte, sur laquelle il ne faut surtout pas passer, je trouve que c'est dramatique. C'est une technopole qui existe, dont, effectivement, certains aménagements ont été ratés. Avec ce projet-là, il y a l'occasion de réparer des erreurs historiques, notamment avec une gare TER et TGV à Sophia-Antipolis. J'insiste sur le fait que, si la gare TGV est à Sophia-Antipolis, cela veut aussi dire que nous renforçons la fréquence des trains entre Nice et Sophia-Antipolis. Il n'y aura pas que deux TER par heure, mais il y aura aussi tous les TGV de passage, qui, en fin de parcours, pourront embarquer les travailleurs qui font la navette entre Sophia et Nice.

À ce sujet, j'ai une inquiétude dans cette concertation qui s'ouvre. Je vois qu'est réapparue la solution de gare à Cannes-La Bocca. C'est une question que je vous adresse : cette gare est-elle contradictoire ou non avec des décisions ministérielles qui ont pu être prises ? Nous sommes face à des problèmes urgents. Pouvons-nous encore nous permettre le temps d'attendre et d'attendre ? J'ai entendu les élus – et je trouve ça bien – dire que nous n'avons plus de temps à perdre et qu'en 2022, il faut que les travaux débutent. Je voudrais savoir, si nous partions sur la solution Cannes-La Bocca, si nous tiendrions le délai de travaux qui pourront commencer en 2022. Certains considèrent que c'est une bonne solution, mais il y a quand même, sans forcément creuser les études, un certain nombre d'éléments négatifs sur cette solution. J'ai entendu le projet d'atelier de maintenance des TER. Que devient ce projet ? Avons-nous la place de tout faire sur Cannes-La Bocca, le fret, une gare TER, une gare TGV, un atelier de maintenance des TER et toutes les fonctionnalités ? Le site de La Bocca ne serait-il pas trop petit pour accueillir toutes les fonctionnalités ferroviaires qu'il y a à faire dessus ?

Deuxièmement, j'ai entendu des personnes qui avaient des craintes sur les inondations. Peut-être que ce serait bien, effectivement, de ne pas avoir la gare de l'ouest des Alpes-Maritimes qui soit dans une zone qui a été inondée lors des inondations de l'année dernière.

À ce sujet, ce sera ma deuxième question. Y compris dans le projet que vous avez présenté dans le livret 4, en Priorité 1, pour le passage des TGV entre la ligne littorale et la ligne Cannes-Grasse, vous prévoyez un raccordement souterrain, qui est donc à proximité d'une zone inondable. Pouvez-vous nous en dire plus sur les difficultés qu'il y aurait à faire ce raccordement. Ce raccordement est-il absolument indispensable, sachant que, dans la suite du projet, en Priorité 2, si nous réalisons la Ligne Nouvelle entre Est-Var et Sophia-Antipolis, ce raccordement n'a plus d'utilité ? Ne vaudrait-il pas mieux, finalement, accélérer les études de la Priorité 2, pour que la réalisation du projet fasse Est-Var, Sophia-Antipolis, Nice Aéroport directement.

Applaudissements.

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

Je vais essayer d'apporter des éclairages sur les questions qui ont été posées : la gare de Cannes, les positions de la gare de Cannes, en contradiction avec les décisions, et puis, dans un deuxième temps, je demanderai à Nicolas GUYOT de parler des raccordements de la ligne classique à la ligne de Cannes-Grasse. Je ferai une petite présentation juste avant cela.

Nous ne pouvons pas parler de contradiction à la décision ministérielle, mais cela ne correspond pas au texte de la décision ministérielle. La décision ministérielle est claire. C'est le cadre des études du maître d'ouvrage. Ce sont les solutions qui ont été proposées par le maître d'ouvrage. C'est la réalisation d'une desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes avec une gare TGV-TER. La gare de Cannes est une gare supplémentaire, qui, sans être totalement contradictoire avec la décision, nécessite que nous reprenions les éléments de desserte. Ce qui est certain, c'est que le choix de cette gare potentielle – en tout cas, si la concertation amenait à considérer que cette gare devait être étudiée plus en amont - nécessitera que nous reprenions la totalité des études. En effet, son fonctionnement en P1, puis son fonctionnement en P2 nous

obligent à reprendre l'ensemble des études de fonctionnalité, de desserte, de trame horaire et de système ferroviaire global.

Le projet d'implantation d'une gare à Cannes, comme je le disais précédemment, ne peut qu'être qu'un projet d'aménagement urbain et un projet d'aménagement des mobilités de façon extrêmement différente. Cela veut dire que la pertinence de cette gare devra être positionnée clairement sur le territoire avec des choix politiques importants d'aménagement de cette zone. Nous devons aussi vérifier la pertinence de la réalisation de cette gare en P2. Le principe n'est pas pour autant contradictoire, mais cette solution de gare impactera de façon formelle le planning général du projet. Il nous faudra au moins un an d'études complémentaires pour arriver à préciser l'ensemble des enjeux que je viens d'évoquer, et notamment les enjeux de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires qui sont importantes sur cette zone-là. C'est vraiment un sujet important, qui demandera des compléments d'études. Nous n'avons pas du tout à ce niveau les mêmes niveaux d'études.

Sur le raccordement de Cannes-Grasse, je laisserai Nicolas GUYOT présenter les éléments techniques. Nous avons parlé de « l'indispensabilité » ou de l'inutilité en P2. Ce raccordement est évidemment nécessaire en P1 pour réaliser les fonctionnalités de la boucle ferroviaire, mais il peut l'être aussi en P2. Il doit l'être aussi en P2, puisque nous sommes dans une logique de réseau maillé. Si nous considérons que la séparation des flux se fait à l'Est-Var quand on vient de Marseille ou de Nice, en prenant l'option de passer par la gare Ouest Alpes-Maritimes, il ne reste pas moins vrai que cela reste important pour l'exploitation ferroviaire et la souplesse du système, de pouvoir avoir des raccordements. Un des principes de cette Ligne Nouvelle est quand même d'avoir un réseau maillé. Ce n'est donc pas une fausse manœuvre au sens strict. Son utilisation sera différente à ce moment-là de la P2. Cela fait aussi partie du développement des études que nous devons préciser, c'est-à-dire le fonctionnement ferroviaire pendant le programme de P1 et en P2.

Je laisse la parole à Nicolas GUYOT pour présenter la faisabilité technique.

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

Pour revenir sur le sujet de l'inondation du site, il se pose dans tous les cas, en effet. Vous avez raison de poser la question de savoir comment cela se passe si nous avons une gare ou, dans les projets initiaux, si nous avons simplement un raccordement souterrain. Néanmoins, il ne se pose pas dans les mêmes termes. Tout le site de La Bocca n'a pas été inondé. Il faut reconnaître que nous ne sommes pas dans la même situation, par exemple, que sur le site du Grand Arénas. Les débits de la Siagne ne sont pas du tout les mêmes. Nous voyons que nous savons construire des infrastructures, moyennant un certain nombre d'études et de dispositifs, dans des sites contraints. Il n'y a donc pas nécessairement d'impossibilité. Par ailleurs, construire une gare est beaucoup plus contraignant que de construire simplement un raccordement.

Pour revenir justement à ce raccordement, nous pouvons dire que le risque inondation est le risque de submersion du tunnel. Nous avons des possibilités techniques, notamment éventuellement de rehausser la voie. Mais nous avons aussi un choix qui peut être radical, de dire que nous acceptons l'inondation en crue exceptionnelle si les études montrent que cela reste justement exceptionnel. Il y a aussi des dispositifs qui se travaillent, qui évoluent dans le temps, des personnes qui travaillent par exemple sur des réseaux souterrains

de métro, avec des dispositifs anti-inondation avec des ballons qui se gonflent, etc. Il y a des choses qui changent dans ce domaine-là, mais c'est un risque plutôt exploitation et maintenance de l'infrastructure, je dirais.

Le raccordement est assez compliqué évidemment, mais, en termes d'insertion, c'est surtout là où il rejoint la ligne Cannes-Grasse qu'il est complexe. Nous pourrions éventuellement détailler davantage dans les réunions locales ou dans les permanences. En effet, c'est surtout à l'endroit où il se raccorde, un peu en amont de la gare des Bréguières qu'il est assez impactant pour le territoire autour, et où il faudra travailler beaucoup pour améliorer l'insertion.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Je voulais solliciter SNCF Réseau, puisqu'une question a été posée par Monsieur QUINTON, qui a été aussi posée ailleurs, qui est l'accélération éventuelle, en Priorité 1, de la ligne jusqu'au Muy. Je souhaiterais que SNCF réponde sur cette question.

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

La décision, qui a été prise sur le phasage du projet et qui a été encadrée par les décisions ministérielles de 2014 et 2015, fait que, aujourd'hui, les aménagements de la Priorité 2 sont prévus après 2030. Ce processus d'études, cette accélération des études, ne dépend que d'une volonté politique ou gouvernementale de faire avancer ces dispositions. Il y a un processus de révision gouvernemental des décisions de la Commission Mobilité 21. Cela s'inscrit dans ce cadre-là. Cela peut être envisagé, mais cela fait partie du cadre d'une décision gouvernementale et politique.

Daniel SFECCHI, Président de l'UIMM 06 et de l'Association des partenaires pour la promotion industrielle méditerranéenne

Je représente ce soir Monsieur Philippe RENAUDI, Président de l'UPE 06, donc, *grosso modo*, 8 500 chefs d'entreprise, dont je pourrai vous donner la liste pour la joindre, au même titre que les douze associations que tout à l'heure.

Nous avons aujourd'hui une grosse problématique et je crois qu'il ne faut pas nous voiler la face. Je pourrais démarrer mon débat, en vous disant tout simplement que nous avons besoin de travailler davantage. On me targuerait instantanément simplement d'être un profiteur ou un intéressé financier.

Aujourd'hui, la chose est claire. Nous sommes dans une société où il nous faut prendre nos responsabilités face au devenir. Nous avons un territoire, qui est riche, magnifique, précieux. Sachez, Mesdames et Messieurs, que votre économie locale est marquée d'un sceau bleu-blanc-rouge de la responsabilité sociétale des entreprises. Quelque part, aujourd'hui en France, nous représentons un échantillon plus que représentatif de la prise en considération de notre écosystème. Nous avons, entre autres - moi qui suis industriel -, une industrie inexistante, et pourtant qui représente 51 % de la capacité financière de ce département.

Tous ces éléments pour vous dire tout simplement qu'aujourd'hui, nous sommes dans une détresse absolue. Je ne vais pas rentrer sur le plan politique, mais simplement sur le plan humain. Nous avons aujourd'hui des salariés qui nous disent : « *Nous ne pouvons plus venir travailler chez vous. Nous passons trois heures et demie de voiture par jour pour venir au travail, grosso modo, suivant où nous nous trouvons, parce que nous avons décidé de vivre là où nous avons envie de vivre, et non pas nécessairement en bas de chez vous* ». La grosse problématique que nous avons est de savoir si nous voulons que notre territoire, notre région – aujourd'hui, je raisonne en région, depuis le 1^{er} janvier, Mesdames et Messieurs, il va falloir quand même commencer à comprendre que la région devient capitale – donne les moyens de permettre à ses citoyens de continuer à vivre et à travailler ici. Nous parlons d'emploi, Mesdames et Messieurs. N'oublions pas. J'ai une envie principale de voir mes enfants travailler ici, pas en Chine. Donnons-nous donc les moyens de mettre en place la logistique qui va nous permettre d'utiliser les moyens d'aujourd'hui ? Nous parlons du train. Vous rendez-vous compte ? 1800, le train. Et nous le remettons au goût du jour aujourd'hui. Le tramway avait disparu, il revient. Le tramway, personne n'en voulait. Aujourd'hui, il est plébiscité. Nous continuons sa progression. Je crois qu'à un moment donné, il va falloir quand même parler clair.

Je peux comprendre qu'il y a certaines inquiétudes. La preuve, c'est que nous avons plein de possibilités. Il va falloir travailler. Croyez-moi, nous ne vous lâcherons pas. Nous, nous serons derrière vous pour que cela se passe au mieux. En revanche, ne nous posons pas en frein dans ce qui est le devenir de notre département. Permettez aux personnes qui bossent ici et surtout à vos enfants, aux plus jeunes – là, on n'a pas les plus jeunes – de continuer à y vivre. C'est un souhait que j'émetts ce soir. C'est pour cela que les 8 500 chefs d'entreprise qui sont derrière moi aujourd'hui vous disent : « *Avançons !* » Mais nous ne vous donnerons pas un quitus. Nous travaillerons avec vous sur ce projet.

Merci.

Applaudissements.

Pierre BERNASCONI, usager

Je parle en mon nom individuel. Je voudrais revenir sur une question qui a déjà été abordée en début de séance. Les 95 % de la ligne seront en tunnel. Il a beaucoup été question de la traversée de La Brague. Ce tunnel, il sort surtout à Saint-Laurent-du-Var. Il sort à Saint-Laurent-du-Var dans un quartier qui est déjà impacté par un certain nombre de nuisances, qu'elles soient sonores ou qu'elles soient liées à la pollution de l'air. Dans ce quartier de la gare à Saint-Laurent-du-Var, où actuellement passe la ligne littorale et où doit émerger la Ligne Nouvelle, il y a déjà l'impact de l'aéroport, de l'A8, sur son secteur de plus forte fréquentation des Alpes-Maritimes – 140 000 véhicules par jour. Il y a l'impact de l'ex-RN7, de l'ex-RN98 – je me perds un peu dans la nouvelle dénomination qui a été départementale et puis qui est métropolitaine. Il y a l'impact de la desserte de Cap 3 000. Ce sont 10 000 véhicules par jour, mais avec l'agrandissement, ce sera entre 15 000 et 20 000 véhicules par jour. Il y a l'impact des dessertes locales.

Par conséquent, les préprojets, qui avaient été établis en 2013 et 2014, montraient une traversée de Saint-Laurent-du-Var par la Ligne Nouvelle qui était extrêmement traumatisante, traumatisante parce que c'était une ligne surélevée, qui retrouvait une ligne sortant des tunnels. Les quatre lignes empiétaient sur le nord de

la ligne actuelle, et donc étaient très traumatisantes pour le quartier, au niveau de l'impact sonore, visuel, polluant, mais aussi de l'entrave aux dessertes actuelles, avec des routes qui disparaissaient pour la desserte locale de la commune.

Il semble, puisque ce sont les deux dernières pages du document qui nous est remis depuis quelques jours, que dans ces deux dernières pages, soit enfin prise en compte la question de la sortie du tunnel à Saint-Laurent-du-Var. Je pense que c'est un sujet important. Suivant le traitement de cette sortie du tunnel, nous allons rajouter des nuisances aux nuisances. Cela, c'est interdit. Il ne faut pas le faire, bien évidemment. Nous ne nous contenterons pas de beaux discours. Ou bien il y a l'opportunité de travailler à une requalification de tout le quartier. Cela passe par les nouvelles voies au sud de la voie actuelle. C'est vrai que cela correspond à l'emprise de l'ex-RN7 qui, à un moment, avait été mise en réserve de l'éventuel prolongement de la ligne 2 du tramway. Or depuis, les décisions, en particulier du Président de la Métropole Côte d'Azur, ont enterré ce prolongement vers Saint-Laurent-du-Var et vers Cagnes-sur-Mer de la ligne 2 du tramway, puisque c'est la desserte du stade qui a été privilégiée.

Finalement, peut-être qu'avec le projet de Ligne Nouvelle, il y a moins besoin du prolongement du tramway vers Saint-Laurent-du-Var et vers Cagnes-sur-Mer, dans la mesure où il y a une gare multimodale qui est prévue à Nice aéroport, où la gare de Saint-Laurent-du-Var, qui doit être une gare et pas une halte comme il était apparu dans les documents de 2013 et 2014, peut elle aussi avoir une envergure de gare multimodale. Dans ce cas-là, le tramway qui permettrait de relier plus facilement Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var et Cap 3 000 au centre de Nice, pourrait passer pour une part par la ligne actuelle, si cet ensemble de territoires autour de la gare était requalifié dans de bonnes dispositions.

Deuxième sujet, c'est la sortie du tunnel. C'est donc aussi la sortie des déblais de plusieurs kilomètres, voire plusieurs dizaines de kilomètres de carrière. Lors d'interventions, j'ai vu que le GIR Maralpin et la FNE avaient posé cette question... C'est la question des déblais. Personne n'en a parlé ce soir. Je pense qu'il s'agit là – je n'ai pas fait le calcul – de millions de tonnes de déblais qui vont sortir pendant plusieurs années de chantier, entre 2022, début espéré des travaux, et 2030, ouverture de la ligne, plusieurs années, 5, 6, 7 ans. Ces tonnes, ces milliers de camions, dans le document, il est marqué : « *À cet endroit, il y a l'autoroute à côté* ». Je disais que c'est un quartier déjà fortement traumatisé par les nuisances. S'il s'y rajoute des milliers de camions par jour, qui vont extraire les déblais des tunnels, cela va devenir invivable pour les populations. Je vois que les élus des communes du département ont obtenu que la quasi-totalité de la ligne soit en tunnel pour préserver leurs populations. Il ne faut pas que les populations de ce quartier-là, d'une partie importante de Saint-Laurent-du-Var, subissent la totalité des nuisances, y compris par les déblais.

Ensuite, que faire de ces déblais ? Là aussi, dans les documents, il est marqué qu'ils seront traités sur place, réutilisés sur place et utilisés dans les futurs chantiers locaux. Les futurs chantiers locaux, attention, s'il s'agit d'utiliser cette carrière pour bétonner la rive de droite du Var dans le cadre de l'OIN dans 10 ou 15 ans, comme actuellement est bétonnée la rive gauche du Var dans le cadre de l'OIN, ce n'est pas la bonne solution. Cela doit servir à rajouter un port à proximité, puisque Cagnes-sur-Mer est toujours sur le projet de son port. Je ne suis pas non plus certain que ce soit la bonne solution.

Ce sont de vraies questions, des questions fortes et j'espère qu'elles seront étudiées avec la plus grande attention, et que les réponses apportées, même si elles vont coûter très cher - très, très cher -, ne seront pas des réponses à l'économie justement, mais des réponses pour le bien-être à la fois des personnes qui vont utiliser, mais aussi des personnes qui vont subir. Il ne faut pas, parce que nous allons subir, être opposé au projet, mais, parce que nous allons subir, il faut être certain d'avoir des garanties que cette réalisation ne sera pas l'occasion de plus de nuisances, mais, au contraire, de réduire les nuisances actuelles.

Applaudissements.

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

Vous avez tissé, brossé un tableau complet des éléments concernant Saint-Laurent-du-Var. Il n'y a pas d'autre réponse appropriée que de travailler avec l'ensemble de ces éléments pour proposer un projet. En même temps, dans votre présentation, il apparaît clairement que la solution n'est pas ferroviaire. La solution est un schéma directeur de l'ensemble des enjeux sur ce territoire et sur le passage de Saint-Laurent-du-Var, qui prenne en compte tous les éléments. Vous les avez cités : requalification urbaine, amélioration des circulations, plan de circulation avec la Métropole, et j'en passe. Ce n'est donc pas une solution unique que le maître d'ouvrage peut présenter comme le passage du Var. Ce que dit le maître d'ouvrage, c'est qu'il faut que nous passions le fleuve Var, qu'il y a beaucoup de solutions. Vous avez évoqué des évolutions, des solutions. Cela fait partie de la concertation. Je suis content de l'entendre, puisque les propositions originales ont été discutées avec la commune, avec Monsieur le Maire, et nous avons évolué sur ces solutions. Le travail que nous faisons aujourd'hui complète cela. Cela veut donc dire que c'est ouvert. Cela veut donc dire qu'il y a des possibilités. Cela veut donc dire que nous prenons en compte ces ensembles. Je n'ai pas de réponse directe à donner à cela, justement parce que c'est le travail que nous allons mettre en place.

Nous considérons aujourd'hui que la totalité de ces enjeux d'aménagement urbain, de requalification, ce n'est pas un choix du maître d'ouvrage en tant que tel. Cela se travaille avec la commune. Nous proposons de mettre en place un schéma directeur et des groupes de travail pour pouvoir construire cela. Aux élus de votre commune et aux communes de mettre cela en place avec nous. Nous supporterons ce travail dans les mois à venir. C'est un travail qui démarre. Ce n'est pas du tout un travail abouti.

Sur la partie travaux et sur la partie déblais, c'est important. Nous avons 4 à 5 millions de mètres cubes qui seront probablement excavés dans les Alpes-Maritimes avec les tunnels. Tout ne sortira pas par Saint-Laurent-du-Var. Il y a un tunnel et il y a plusieurs accès, et notamment deux côtés. Donc tout ne sortira pas par là. C'est un enjeu, là aussi, de stratégie de gestion des matériaux. Ce n'est pas, là non plus, un travail mature. Nous travaillons avec l'État, la DREAL, la DDTM, sur un ensemble de possibilités. Vous en avez évoqué quelques-unes. Vous les avez rejetées, mais, pour autant, il peut y avoir des solutions d'aménagement qui permettent d'utiliser ces déblais. Nous avons des tunnels qui sont de différente composition. Nous devons donc regarder la nature de ce que nous allons extraire pour savoir ce qui est requalifiable ou pas requalifiable. Aujourd'hui, nous avons une idée d'un certain nombre d'éléments, mais, en fonction des choix de tracés et de positions, cela pourra évoluer.

Nous avons mis en place un schéma directeur, nous travaillons en généralité sur l'utilisation et la réutilisation de ces matériaux. Dès lors que nous aurons commencé à travailler et à choisir, en fin de cette concertation, les tracés, nous pourrions mettre en place un plan de travail un peu plus précis pour pouvoir essayer de dégager de solutions. Vous parliez de choses qui ne sont pas théoriques. Nous ne serons pas du tout dans la théorie. Nous chiffrerons l'ensemble de ces solutions, qui seront présentées dans le cadre de la gouvernance du projet, qui seront positionnées avec le travail que nous effectuons avec la DREAL et les DDTM. C'est un sujet extrêmement majeur et extrêmement important, qui verra et qui va évoluer, là aussi, comme nous le faisons dans le cadre des études de tunnels, de sondages, etc.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. On va faire tout le monde, ne vous inquiétez pas.

Christophe COVILLAULT, représentant d'un groupe d'habitants au milieu de l'Estérel

Bonjour. Il y a apparemment requalification de la LGV en Ligne Nouvelle. Je voulais savoir comment était envisagée la traversée de l'Estérel ? C'est peut-être en décalage par rapport à ce qui s'est dit jusqu'à présent, mais, par rapport à ce que je vois dans la documentation, je n'ai aucun tracé qui est indiqué. Je voulais savoir si vous aviez des informations à me donner à ce niveau. Restera-t-il des portions à grande vitesse entre Marseille et Nice ?

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

Je vais répondre en deux temps, sur le passage de la LGV en Ligne Nouvelle et après sur le secteur que vous évoquez, qui fait partie de la Priorité 2, donc le passage dans l'Estérel.

Le projet initial, qui a été présenté au débat public en 2005, était un projet de LGV PACA, projet de ligne nouvelle spécifique dédiée aux trains à grande vitesse. En 2011, nous avons mené une concertation sur le territoire. À la suite de ce débat public, des études complémentaires et du choix de Métropole du Sud en 2009, nous avons fait en 2011 une concertation sur les fonctionnalités de ce projet et sur les zones de passage, sur les différents fuseaux. Cette concertation a amené plusieurs grands éléments dans la synthèse du maître d'ouvrage, qui a été présentée à la Commission nationale du débat public et au Comité de pilotage. Je résume, pour essayer de faire vite. Il y avait deux principaux éléments :

- le territoire ne souhaitait pas une ligne à grande vitesse, avec un train qui roule à 350 kilomètres par heure et qui ne rapporte rien au territoire – je cite ce que le territoire a demandé ;
- que la priorité soit faite aux trains du quotidien.

En 2012, nous avons eu la mise en place de la Commission Mobilité 21, le choix de présenter un projet phasé, pour correspondre aux capacités d'investissement de l'État. Je rappelle que la Commission Mobilité 21 souhaitait mettre en place des projets dans le cadre d'un financement possible, avec deux enveloppes, une de 10 milliards d'euros, une de 30 milliards d'euros. C'est celle de 30 milliards d'euros qui a été choisie. Dans le cadre de cette enveloppe de 30 milliards d'euros, la réalisation du projet phasé, Priorité 1, désaturation des nœuds ferroviaires, Priorité 2 – je réponds à une petite partie de votre deuxième question -, réalisation des tronçons d'Aubagne-Toulon et Est-Var-Siagne.

Je passe donc à la deuxième question. La réalisation du périmètre d'Est-Var à la Siagne fait partie des études de Priorité 2. Nous n'avons donc pas été mandatés, nous n'avons fait aucune étude de tracés, tels que ceux que nous vous présentons ici en Priorité 1, puisque la décision ministérielle a été de proposer au maître d'ouvrage de réaliser les tracés sur la Priorité 1. Aujourd'hui, nous n'avons donc pas de tracé sur la Priorité 2. Je ne peux donc pas vous répondre. Nous avons simplement une validation de la zone de passage préférentielle, que vous pouvez retrouver sur le site, dans les documents que nous vous présentons et dans la décision ministérielle de Priorité 2, qui est aussi visible sur le site.

Les zones, qui ont été identifiées dans le cadre de la priorité 2 dans la zone de passage préférentielle, sont, pour une partie importante du passage en zone bleu clair, donc en tunnel. Vous retrouvez cette carte sur le site Internet, dans la décision de la Priorité 2, puisque, là, nous ne traitons que la Priorité 1. Vous retrouvez sur le site la décision ministérielle de la Priorité 2 et les cartes que vous avez ici.

Emmanuel GAULIN, Président du Club business 06 et référent UPE 06 Provence-Alpes-Côte-D'azur

Bonjour à tous. Nous pensons que la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est la solution pour régler nos problèmes de déplacement au quotidien. Aujourd'hui, nous pouvons faire un constat relativement préoccupant. Nous constatons des embouteillages de plus en plus importants et également des blocages de plus en plus fréquents sur le réseau routier. Les niveaux de service ferroviaires sont très insuffisants, avec des annulations et également des retards récurrents sur le réseau ferroviaire.

Nous constatons également une baisse de la qualité de vie des Azuréens, due essentiellement à la pollution, au stress et au temps perdu. Pour les entreprises, plus grave, nous constatons une augmentation des coûts, qui sont liés aux problèmes d'accès, aux problèmes de livraison et au temps perdu. Une étude a été faite dernièrement pour calculer le temps moyen perdu par an dans les embouteillages entre Nice et Sophia-Antipolis. En 2015, il est de 25 jours de travail par an, et il va en augmentant, puisqu'en 2025, il est prévu une augmentation de 7 jours, pour passer à 32 jours de travail perdu dans les embouteillages par an pour les entreprises.

La situation et les perspectives sont alarmantes, avec une congestion du transport routier et autoroutier, avec + 18 500 habitants chaque année sur notre territoire, avec une augmentation de la démographie de plus de 20 % d'ici 2030, et également une augmentation de 30 millions de déplacements par an supplémentaires jusqu'en 2025.

Nous constatons aussi des problèmes entre les deux bassins économiques de Sophia-Antipolis et le nouveau bassin économique de la Plaine du Var. L'opération d'intérêt national prévoit sur cette zone un bassin potentiel d'emploi de 30 000 personnes. Il ne faut pas non plus oublier que, sur Sophia-Antipolis, ce sont 36 000 emplois également pour 5 000 étudiants, et un seul réseau routier pour rejoindre ces deux bassins économiques.

Alors, naturellement, nous sommes pour. Nous sommes pour qu'effectivement le deuxième aéroport de France, après Paris, soit desservi par une gare. Nous sommes pour aussi que la première technopole d'Europe soit également desservie par une gare TGV. Nous sommes naturellement complètement pour ce projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. C'est un travail de longue haleine, puisque des réunions sont menées

déjà depuis des dizaines d'années. Il n'y a pas que ce projet qui va permettre d'ici 2030, d'ici le livrable, d'améliorer les conditions de transport, que ce soit au travers de la maintenance SNCF aujourd'hui, mais aussi au travers du réseau Escota. Il y a énormément de projets qui sont là et qui vont être mis en place d'ici 2030 pour justement favoriser la circulation des Azuréens sur notre territoire, et bien heureusement !

Je vous remercie tous pour votre attention.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci.

Cathy SENS-MEYÉ, Secrétaire de l'association Basta Ligne Nouvelle Biot

Je n'avais pas compris que nous étions là pour être pour ou contre, et je n'avais pas compris que nous étions là pour faire un débat d'ordre idéologique sur le bien-fondé ou non du train. Moi, je vis et je travaille ici, donc je suis bien certaine de toutes les difficultés de déplacement que nous rencontrons. Je suis bien certaine que le diagnostic qui a été fait est un bon diagnostic. Mais nous, nous sommes là, non pas pour être réduits à des riverains sur le passage, que l'on essaie de convaincre en disant que c'est un projet d'intérêt général. Nous sommes là justement, parce qu'on nous a dit que c'était un projet d'intérêt général et nous avons cherché, et nous avons lu les dossiers, nous avons cherché à comprendre pourquoi c'était un projet d'intérêt général.

Ce projet nous a fait soulever un certain nombre d'arguments et nous avons des questions, des questions auxquelles pour l'instant vous n'avez pas répondu. Je ne sais pas si vous pourrez y répondre ce soir. Moi, je voudrais savoir à quel moment les citoyens que nous sommes vont pouvoir avoir des arguments réels et non pas des incantations.

Nous nous posons des questions sur la faisabilité du projet, et non pas sur son bien-fondé, faisabilité technique en lien avec le risque inondation, nous vous l'avons dit. Nous sommes sur un territoire, nous habitons Biot. Il est vrai que nous sommes impactés au niveau du tracé, mais nous ne sommes pas là pour ne pas avoir le « truc » dans notre jardin, comme disent les Anglais. Nous sommes là parce que nous nous inquiétons, même si cela fait sourire certaines personnes, et que c'est un argument qui a été soulevé par certains élus dans la salle. Il y a d'autres élus, au niveau de la CASA, qui ont donné d'autres arguments, sur lesquels nous aimerions des réponses. Il y a effectivement la faisabilité du tracé. Vous avez dit que vous alliez éventuellement faire des études, que vous alliez avancer et que vous saviez faire. Je suis désolée, mais je ne vous donne pas un blanc-seing. Je ne vous fais pas confiance *a priori*. On n'a pas le droit de faire ça. De la même façon qu'on n'a pas le droit de ne pas réfléchir aux déplacements, on n'a pas le droit de proposer des travaux qui éventuellement pourraient avoir un impact délétère sur notre environnement, pour tout le monde. Il y a cet aspect-là, qui est très important. Vous ne m'avez pas convaincue. Je voudrais que nous ayons, comme l'a demandé Monsieur MOLINARI, des arguments, plutôt que des incantations, des coupes. Même si nous n'y comprenons rien, on se fera expliquer. Ça, c'est le premier point.

Deuxième point, il y a quelque chose qui n'a pas du tout, de mon point de vue, été évoqué en termes de réponse à la hauteur des inquiétudes des citoyens que nous sommes, c'est le coût réel de ce projet. Le coût

réel de ce projet ! Combien cela va-t-il coûter, et surtout comment cela sera-t-il financé ? Je ne l'ai vu nulle part dans les dossiers. Qui va payer ? Comment cela sera-t-il financé ? Comment sont faits les montages financiers ? Nous savons dans quel état est SNCF Réseau aujourd'hui.

Après, il y a quelque chose que je trouve éhonté dans la communication du projet. Nous avons des affiches partout, qui disent que ce projet va permettre de développer les trajets quotidiens des personnes qui vivent et qui travaillent. Pour nous, l'analyse que nous avons de cela, c'est faux, parce que, quand nous regardons où habitent les personnes qui travaillent à Sophia-Antipolis, nous avons une carte. Moi, je vis et je travaille ici. Je suis très intéressée par le développement économique. Quand je regarde où habitent les personnes qui travaillent sur Sophia, la Ligne Nouvelle ne répond en rien à leurs besoins. Voilà les questions que nous nous posons. Quel lien y a-t-il entre ces choix que vous avez faits, qui ne sont motivés par aucun argument, juste par des choses incantatoires qui commencent à nous lasser, et quelle est la solution que vous préconisez ?

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Attendez, attendez ! Nous allons laisser SNCF Réseau apporter des éléments de réponse.

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

D'abord, nous répondons aux questions qui nous sont posées, donc nous allons répondre à ces questions. Vous évoquez un certain nombre de sujets en disant que cela ne répond pas aux besoins. Il se trouve que les études du projet, les éléments que nous avons dans ce dossier, qui vous est présenté, je souhaiterais que vous puissiez me présenter des documents qui évoquent le fait que nous n'avons pas besoin de faire évoluer les mobilités sur ce territoire.

Cathy SENS-MEYÉ, Secrétaire de l'association Basta Ligne Nouvelle Biot

Ce n'est pas ce que j'ai dit ! Il faut arrêter de détourner mes propos.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous avez posé la question. Nous allons laisser Monsieur CHERRIER répondre. Vous aurez éventuellement un droit de réponse. S'il vous plaît ! S'il vous plaît !

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

Aucune langue de bois, je réponds. Le sujet du projet et de sa nécessité, vous l'avez évoqué, vous n'avez pas remis en cause le constat, ce qui prouve que nous sommes d'accord sur le sujet des mobilités. Mais nous avons aussi fait un constat sur l'utilisation de la ligne historique aujourd'hui, qui est, de toute expertise ferroviaire réalisée, en seuil de saturation. Je vous défie de trouver un expert ferroviaire qui ne montrera pas que l'exploitation de la ligne actuelle n'est pas soumise à de grandes difficultés et ne soit pas saturée. Je n'ai aucun problème sur ce sujet-là. C'est démontrable par qui on veut quand on veut. Donc, ce qui est aussi démontré, c'est que les besoins d'augmentation des mobilités et de transports dans le territoire vont être importants. La réponse ferroviaire n'est pas la seule. Il y a d'autres réponses. Ce sont des sujets de

discussion. Mais le ferroviaire fait partie d'un des éléments qui va permettre de développer ces mobilités sur le territoire.

C'est aussi un projet avec des arguments qui ont été présentés à un ensemble de décideurs, dans le cadre des études qui ont été réalisées.

C'est aussi un projet qui a fait l'objet d'un débat public en 2005 et qui a jugé de son utilité. Nous sommes dans la continuité de ce travail. C'est un travail itératif, en entonnoir, qui n'a pas été stoppé par le processus : 2005, débat public, 2009, décision de Métropole du Sud, 2014-2015, décisions ministérielles. Nous sommes aujourd'hui dans la présentation. Il semble que, s'il y avait eu des éléments extrêmement probants démontrant que ce projet était inutile, vous avez parlé de son coût, ils seraient probablement arrivés sur la table.

Sur la faisabilité technique que vous remettez en cause, c'est possible, tout à fait. Le maître d'ouvrage est SNCF Réseau. SNCF Réseau est le spécialiste de la réalisation des projets ferroviaires en France, mandaté par l'État. SNCF Réseau fait ses études et fait faire ses études par les cabinets d'ingénierie français. Nous avons autour de nous des bureaux d'études, comme Cetec et Systra, qui sont les meilleures ingénieries françaises, européennes et mondiales, en matière de ferroviaire. Ce sont eux qui construisent le projet, pas nous. Nous assurons la maîtrise d'ouvrage de ces études, donc le pilotage. Il serait compliqué, très honnêtement – et je réponds à cette question de façon extrêmement formelle –, que l'ensemble des ingénieries qui travaillent sur ce projet et qui sont financées par ce projet aurait, parmi tous ces experts qui travaillent avec nous aujourd'hui - plus d'une centaine de personnes -, que des personnes qui seraient capables de faire des choses qui ne fonctionnent pas.

Cela m'amène au premier point que vous avez évoqué. La mise en place de ces études et de ces réflexions sont de la responsabilité du maître d'ouvrage, de produire des projets réalisables. Les tracés qui ont été présentés, qui sont la synthèse d'un certain nombre d'autres tracés, qui ont fait l'objet d'études complémentaires, qui ont permis de considérer que telle ou telle zone ou tel ou tel passage n'était pas possible, sont dans des logiques de faisabilité et de réalisation possible.

Concernant le coût du projet, il est aujourd'hui dans une fourchette de réalisation qui est ce qui a été présenté, c'est-à-dire un peu inférieur à 7 milliards d'euros en Priorité 1, 2,8 milliards d'euros sur Marseille, et 3,6 milliards d'euros sur la zone azurée. Ce sont aussi des évaluations qui vont aussi changer au fur et à mesure des modifications d'études. Ce ne sont pas des choses qui sont parfaitement strictes et définies, puisque nous avons des évolutions de projet.

Concernant le financement du projet, ce financement aujourd'hui, il n'y a pas de cadrage de financement. Les études sont financées. Le financement même du projet intervient, comme tous les projets en France, après la déclaration d'utilité publique. C'est la réalisation même de la décision de faire le projet qui enclenche le processus de répartition de nos financements. Vous l'avez entendu précédemment, la Région a demandé en Comité de pilotage qu'une mission de financement soit mise en place. Les missions de financement sont en général réalisées par un ingénieur général de Bercy, des Ponts, qui fait ce travail d'organisation des différentes clés de répartition et de financement d'un projet. Nous sommes dans cette

phase de recherche de ces financements. C'est une phase classique. Nous aurons ce financement qui arrivera. Donc nous aurons la logique de réalisation du projet.

Je reste malgré tout sur ce que vous avez évoqué. Quand vous évoquez le principe que ce projet n'apporte rien aux déplacements du quotidien, les questions qui ont été présentées, c'est un service à trois ou quatre TER par heure, qui, avec la Ligne Nouvelle, permet de passer à huit trains par heure, c'est-à-dire une quasi-desserte RER. Ce que j'ai compris d'un certain nombre de témoignages ici, c'est que ce système est nécessaire. Il permettra de doter la région et les Alpes-Maritimes d'un vrai système ferroviaire performant. Pour pouvoir le réaliser, il faut cette deuxième infrastructure ferroviaire.

Applaudissements.

Xavier MALÉA, étudiant

Ma question est très simple. Sur ces différentes variantes, sur ces différents trajets, est-il possible d'ajouter des gares ? Pourquoi faire, Madame ? Tout simplement parce que, vous voyez, quand nous voyons sur la carte, cela passe au-dessus de Cannes, et donc cela pourrait être très bien de desservir Cannes nord et donc désengorger tout ce sillon routier, entre ceux qui arrivent de l'autoroute pour descendre vers Cannes sud. C'est simplement pour soulager l'infrastructure routière, qui est comblée.

Applaudissements.

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

Aujourd'hui, dans le projet que nous présentons, nous ne le prévoyons pas. La question que vous posez, vous la posez dans le cadre de la concertation. La réponse que j'apporte aujourd'hui par rapport aux études de projet, c'est que nous ne prévoyons pas de rajouter des gares dans le système. Nous avons parlé tout à l'heure de l'étude du maître d'ouvrage et de la réalisation de la gare Ouest Alpes-Maritimes et le fait que, dans le processus de concertation avec les élus, nous avons eu une demande de prendre en compte la desserte de Cannes avec une gare nouvelle à Cannes. Donc c'est une gare supplémentaire qui fait l'objet des discussions que nous avons aujourd'hui. Nous verrons en fin de concertation ce qui est souhaité.

Nous n'envisageons pas de réaliser d'autres gares sur la Ligne Nouvelle et sur la ligne existante, puisque nous avons déjà un certain nombre d'arrêts. Ce qui est compliqué dans un système ferroviaire, en tout cas sa pertinence, c'est de jouer entre les temps, la desserte et le nombre d'arrêts. Plus nous mettons des arrêts, moins notre système ferroviaire devient pertinent, parce qu'il faut que les trains puissent desservir. Quand nous avons des dessertes très rapprochées, nous sommes plutôt dans la pertinence de la desserte de transports en commun. Il y a donc un seuil de pertinence dans la desserte de fonctionnement du système ferroviaire. En tout cas, cela nécessiterait que ce soit posé, qu'une gare nouvelle soit demandée dans les conditions que nous venons de faire. Par exemple, c'est le cas de Cannes. Cela implique de nouveau des études au niveau du projet. Aujourd'hui, c'est la même chose qu'avec Cannes, si nous voulons rester dans un projet avec une dynamique de progression et de décision, nous essayons de rester dans le cadre de ce que nous présentons. Mais cela reste tout à fait possible. Vous pouvez toujours le proposer. Il n'y a pas de problème avec cela.

Salarié de Sophia

Bonjour. Je travaille à Sophia depuis 30 ans. Nous sommes d'ailleurs un certain nombre ici. Je voudrais savoir quels sont vos éléments chiffrés, concrets, qui montrent que, finalement, la Ligne Nouvelle répond aux besoins de déplacements quotidiens. En fait, quand nous regardons la ligne, elle fait l'aéroport-Sophia. Or nous avons vu, par les différentes démonstrations, que, finalement, cela représentait 10 % des gens. On est en train de mettre en place une ligne nouvelle pour répondre à 10 % du besoin. Nous nous demandons où sont passés les 90 autres pourcents.

Applaudissements.

Nous, Sophia, nous connaissons très bien. Cela fait 30 ans que nous les vivons ces embouteillages. Les embouteillages qui viennent de l'autoroute, nous savons très bien aussi que beaucoup de personnes passent et ne s'arrêtent pas à Nice, qui vont en Italie, etc., avec beaucoup de camions. Cette autoroute est saturée, oui, mais pas uniquement parce qu'il y a Nice-Sophia. Elle est saturée parce qu'il y a beaucoup de passage de personnes qui vont en Italie, qui ne s'arrêtent pas du tout à Nice. Je voudrais avoir des éléments concrets, un dossier complet, où on montre qu'effectivement, cela répond aux besoins. Le besoin, c'est le déplacement quotidien des personnes. Et cela, cela répond à 10 %.

Applaudissements.

Sept milliards d'euros pour 10 %, cela fait cher.

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

Je l'évoquais tout à l'heure et les chiffres ont été présentés. Nous avons des éléments dans le livret 2. Vous pouvez regarder un certain nombre de chiffres par rapport à cela. Comme je le disais tout à l'heure, nous ne faisons pas un projet pour l'immédiat. Ce dont nous parlons, c'est un projet qui permettra à la région sa progression pour les années à venir. Aujourd'hui, vous avez 4 % d'augmentation dans le trafic ferroviaire depuis plusieurs années. Cette croissance va continuer. Vous avez un niveau de saturation du réseau routier tel que les prévisions de saturation du réseau feront que les temps de déplacement routier et les zones saturées sur le réseau routier vont augmenter. Or vous n'avez plus de travaux routiers principaux, qui permettent de considérer à terme l'amélioration de cela. En tout cas, aujourd'hui, il y a des aménagements que je vous ai présentés tout à l'heure, avec 5,7 milliards d'euros de travaux, qui sont pris en compte pour les déplacements. Mais ces éléments ne vont pas pouvoir absorber ce qui est considéré comme la croissance de développement et du nombre de déplacements sur le territoire.

Aujourd'hui, nous avons 46 millions de passagers transportés dans le système ferroviaire. Nous en attendons 96 millions. Il faut que nous mettions en place ce système ferroviaire. Le réseau actuel est capable d'accepter une augmentation, mais, comme il est déjà assez complexe à gérer aujourd'hui, il sera encore plus saturé plus tard et il ne répondra pas. Nous avons un temps de réalisation d'un projet, puisque nous vous parlions d'un projet réalisé en 2030.

Aujourd'hui, vous avez raison, nous ne dépensons pas 7 milliards d'euros pour 10 %, mais nous dépensons 7 milliards d'euros pour pouvoir permettre à 50 ou 60 % des personnes d'avoir un transport dans 20 ans, dans 30 ans, dans 40 ans. C'est la dynamique du territoire et c'est l'évolution du système.

Salarié de Sophia (même intervenant)

Les personnes qui travaillent sur Sophia, elles habitent à Grasse, à Valbonne, dans tous les villages. Ils habitent à Antibes ou un peu à Cagnes-sur-Mer. Je connais très bien. Cela fait 30 ans que nous y habitons et que nous les vivons ces embouteillages. Donc je maintiens que la Ligne Nouvelle, tel que le tracé est fait, entre Saint-Laurent et Sophia, c'est 10 % de personnes qui l'empruntent. 90 %, c'est autour, c'est Valbonne, c'est Grasse. Et vous faites quoi pour ces personnes ? Rien du tout.

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

Non, il n'y a pas rien du tout. Le système ferroviaire n'est pas exclusivement pour cette liaison-là, vous êtes d'accord ? Y compris la boucle, elle n'est pas exclusivement pour ce système-là. Le besoin de réaliser une deuxième infrastructure vient de la volonté d'avoir une desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes. La zone de chalandise de cette zone, les chiffres sont dans les documents. Nous pouvons vous les passer. Il n'y a pas de problème avec cela.

Salarié de Sophia (même intervenant)

Vous voyez bien que pour Antibes-Sophia, qui a un très fort trafic aussi, il n'y a rien du tout.

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

Il y a deux systèmes qui sont complémentaires. C'est le TCSP, donc BHNS, qui est mis en place. Deuxièmement, les fonctionnalités de la boucle permettent de faire passer en train des personnes d'Antibes à Ouest Alpes-Maritimes. C'est le fonctionnement de la boucle ferroviaire. Mais la boucle ferroviaire n'est pas que sur cette zone de chalandise. Elle n'est pas faite uniquement pour amener des personnes d'Antibes ou de Cannes à Ouest Alpes-Maritimes. Elle permet de réaliser une séparation des flux pour pouvoir passer d'un système de 4 TER par heure sur la zone Cannes-Nice à 8 TER, donc de mettre en place un système quasi RER en rapport avec les besoins de la Métropole et en rapport avec les besoins de cette zone. Voilà l'enjeu. L'enjeu n'est pas uniquement la desserte d'Ouest Alpes-Maritimes.

Salarié de Sophia (même intervenant)

Vous voyez bien que, sur la ligne principale, vous avez mis 8 TER à l'heure et 2 TER sur la Ligne Nouvelle. Autant mettre les moyens là où il y a le vrai besoin et où les personnes effectivement circulent, c'est-à-dire les 8 TER. Pourquoi dépenser une fortune pour 2 TER, qui couvrent 10 % du besoin ?

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

Nous ne pouvons pas mettre les 8 TER si nous ne mettons pas la Ligne Nouvelle, pour faire de la répartition des flux.

Salarié de Sophia (même intervenant)

Tout simplement parce qu'il n'y a pas de passagers là-dedans. Les passagers, je vous dis, il y a 10 % entre Nice Aéroport et Sophia.

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

Non.

Salarié de Sophia (même intervenant)

Si, si !

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

Non.

Salarié de Sophia (même intervenant)

Montrez-moi le dossier, alors. Montrez-moi les éléments qui montrent qu'il y a plus que 10 %. Je les attends.

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

Je vous les donnerai.

Éric ABIHSSIRA, Vice-Président du Syndicat des hôteliers Nice-Côte-d'Azur

J'interviens aussi pour mon Président, Monsieur CIPPOLINI, qui était empêché.

En ce qui nous concerne, nous soutenons bien évidemment ce projet. J'entends parler l'ensemble des intervenants. Nous pouvons tout à fait comprendre les critiques des uns et des autres. Je vois dans ce projet l'occasion de permettre à notre destination d'être une destination d'excellence. Aujourd'hui, nous avons le technopole de Sophia-Antipolis, qui est étranger au bassin cannois et au bassin niçois en termes d'hôtellerie, puisque mal desservi. Ceci nous met donc en marge de certaines destinations, comme d'autres villes européennes ou même internationales. Madame la Conseillère départementale parlait du modèle de Sophia-Antipolis qui était un modèle envié des Européens. Je pense qu'aujourd'hui la création de cette gare ouest du département peut permettre à Sophia-Antipolis de se développer énormément, d'avoir de nouvelles entreprises et créer vraiment un pôle d'excellence encore plus important.

La deuxième des choses, c'est que nous, en tant qu'hôteliers, nous avons des touristes qui nous rendent visite. Aujourd'hui, en effet, la saturation du réseau ferroviaire fait que ces touristes n'ont pas en face d'eux les infrastructures qui leur permettent de découvrir notre superbe destination. Il est donc de notre responsabilité de s'orienter en termes de prospective. Quand j'entends les uns et les autres, grand nombre d'entre nous seront soit retraités soit, malheureusement, ne seront plus de ce monde. Aujourd'hui, n'est-il pas de notre responsabilité, quelles que soient les difficultés, d'aller au-delà et de pouvoir nous permettre d'envisager d'avoir une destination Côte d'Azur, qui s'inscrive dans la demande des touristes étrangers à travers toutes les destinations internationales ? Je pense qu'il est très important de répondre à cela.

N'oublions pas que le tourisme, sur le Département, est le principal pourvoyeur d'emplois. Ce sont 30 000 emplois directs et 50 000 emplois indirects. Nous sommes en concurrence aujourd'hui avec d'autres nationalités, d'autres pays, en Europe comme à l'étranger. Si nous ne prenons pas les bonnes décisions, nous pouvons nous interroger sur le devenir de nos familles, de nos enfants, de nos petits-enfants et arrière-petits-enfants. Nous n'aurons peut-être plus de travail à leur donner.

Pour ces motifs, à titre personnel et en tant que Vice-Président du Syndicat des hôteliers, je pense qu'il est important que ce projet voie le jour et que nous puissions permettre son développement. Je vous remercie.

Applaudissements.

Jean-Pierre VIAL, citoyen

Bonsoir Messieurs et Mesdames. Avant tout, je tiens à vous dire ma surprise, ma bonne surprise, de la connaissance du dossier par tous les intervenants, et ce, quel que soit leur avis. Je découvre vraiment des personnes impliquées, et je vais réemployer le mot de réels citoyens. Mon propos n'est pas celui d'un technicien, mais celui d'un Azuréen. Que dire du quotidien des voyageurs de la liaison avec Monaco dans des wagons bondés ? La France est la première destination touristique mondiale. La Côte d'Azur est la deuxième destination de ce premier pays. Le TGV s'arrête à Marseille, alors qu'il dessert des lignes improbables qui mettent aujourd'hui en danger sa rentabilité. Souvent on parle d'écologie, souvent et beaucoup à juste titre, mais nous avons une autoroute qui voit passer quotidiennement des milliers de camions. Il y a un mot que je n'ai pas entendu, c'est « ferroutage ».

Autre chose, je voudrais que personne ici n'oublie que l'enfer est pavé de bonnes intentions.

Applaudissements.

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

Je voudrais profiter du sujet sur le ferroutage ou le fret, pour répreciser les éléments. Le projet de Ligne Nouvelle est une infrastructure qui va faire passer des voyageurs uniquement. Le développement du fret, et si ferroutage il doit y avoir, ce sont les capacités de la ligne existante qui pourraient le permettre. Le projet de Ligne Nouvelle n'est pas prévu avec avec une infrastructure fret.

Le deuxième élément que nous avons déjà développé longuement dans les différents ateliers que nous avons eus précédemment, c'est que les logiques de développement du fret, en cas de ferroutage et en cas de transport, sont liées au niveau européen au corridor fret, à un processus dit de massification. Pour les liaisons entre l'Espagne et l'Italie et l'est de l'Europe, c'est le Lyon-Turin qui sera le canal d'acheminement du fret et du ferroutage dans les échanges importants. La ligne que nous construisons ici va apporter des suppléments de capacité pour le fret, mais la zone de passage ne verra pas un développement fret important, ni même de ferroutage. C'est une précision.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Maurizio ZAMPETTI, Président du collectif Basta Ligne Nouvelle Biot

Monsieur CHERRIER, j'ai entendu - et je ne doute certainement pas - que vous avez recours à des experts de renommée mondiale, qu'ils vous donnent les bons renseignements. Mais alors ma question est : comment se fait-il que toute cette expertise n'ait pas réussi à convaincre les 24 maires de l'agglomération de Sophia-Antipolis ? Pourquoi ces personnes ont-elles dit que, face à ces constats, la communauté d'agglomération émet d'intenses réserves quant à la faisabilité et à l'efficacité du projet ainsi proposé ? C'est cela que nous

craignons. C'est que ce projet qui pourrait être d'un grand bénéfice pour la région, et nous n'en doutons pas, soit un échec.

Des échecs, la SNCF en compte quelques-uns. Prenons le constat de la Cour des comptes, sur la ligne Lyon-Turin, où on dit que c'est un échec total, parce qu'on a ouvert un puits sans fond et que les dépenses explosent. Donc il y a des risques. Donc il y a des points sur lesquels nous voudrions bien être rassurés pour qu'il n'y ait pas un nouveau désastre financier. Les 4,2 milliards d'euros que vous proposez, seront-ils respectés ? Dans plusieurs cas, cela n'a pas été le cas.

La communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis – j'ai parlé de 24 communes -, ce sont, en 2013, 176 000 habitants et leurs représentants, de ces 176 000 habitants, ont dit qu'ils ne font aucune confiance à cette boucle et ne peuvent pas penser pouvoir prendre une décision favorable.

Une petite explication, peut-être, serait la bienvenue. Merci.

Applaudissements.

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

Je ne suis absolument pas enclin ou ni même habilité à faire un quelconque commentaire sur des positions politiques. En revanche, je vous ferais remarquer que ces positions ne sont pas uniques. D'autres collectivités sont positives vis-à-vis du projet, qui semblent, elles, avoir compris les intérêts de ce projet. Ils ont été rappelés ici par la position du Département, qui, il me semble, est une collectivité politique importante. Ils ont été rappelés par la Région, qui, il me semble, est une collectivité assez importante, autorité organisatrice des transports, et qui me semble qualifiée pour considérer que le projet est nécessaire.

Il peut y avoir, ici et là, des collectivités et des élus qui se prononcent contre. Cela fait partie, vous l'avez dit, des conditions de persuasion ou d'explication. Peut-être n'ont-elles pas été suffisantes ? Nous avons proposé plusieurs réunions. Nous nous reverrons encore.

Je crois que le travail que nous faisons de concertation et les questions que vous posez - je vous remercie de ces questions - est vraiment bien. Cela fait partie du débat que nous avons là, aujourd'hui, sur les intérêts de ce projet. J'ai des questions qui challengent le maître d'ouvrage sur les prises en compte des éléments. Certaines personnes dans la salle sont convaincues qu'il faut faire le projet, d'autres moins. Les conditions de passage sont à discuter. Cela fait partie de la concertation. C'est une séquence qui va durer trois mois. Je m'engage à apporter un certain nombre des réponses. Je ne peux pas convaincre tout le monde, ce n'est pas le but du maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage doit répondre aux questions que vous posez, en qualité.

J'ai répondu tout à l'heure sur des questions de faisabilité technique, puisque, ce qui est engagé, c'est la crédibilité de la réponse du maître d'ouvrage. Je me dois donc de répondre à cela. Je le justifie par rapport aux ingénieries qui travaillent à nos côtés. Mais cela peut toujours être discuté. Il y a de très nombreuses expertises de toute part. En tout cas, sur ce jeu-là, vous comprenez bien qu'il y a des positions politiques diverses et variées sur le territoire. Elles s'expriment sur ce projet. Je ne peux pas faire d'autre commentaire. Je mets simplement en rapport d'autres collectivités ou d'autres positions politiques qui sont favorables au projet.

Sur le coût du projet, je l'ai déjà évoqué, je veux revenir là-dessus. Nous avons fait des évaluations dans le cadre des propositions, dans le cadre du travail des études avec les maîtrises d'œuvre. Nous avons un plan complet de chiffrage des ouvrages dans des conditions données. Dans ces conditions, il n'y a pas de raison aujourd'hui que les budgets explosent. Il n'y a pas de raison. Nous sommes dans un chiffrage avec des provisions pour risque. Nous avons une mise en place, un calcul et un travail de chiffrage comme toutes les maîtrises d'ouvrage. La concertation ou les problématiques de réalisation du projet peuvent amener, ici et là, des modifications. Mais, aujourd'hui, dans le cadre des études que nous avons, nous ne percevons pas d'éléments qui vont faire exploser le coût du projet. Mais ce sont les éléments que nous avons aujourd'hui.

Si nous restons dans la stabilité du projet, vous parliez tout à l'heure de rajouter des gares, cela fait partie des éléments qui sont pris en compte, qui sont discutés. S'il faut rajouter des gares, cela veut dire qu'il y a des budgets qui seront supplémentaires. Si elles sont considérées comme pertinentes, le projet va avoir un coût différent. Si nous avons des zones de passage différentes, le projet aura des coûts différents. C'est tout cet ensemble-là, mais, réellement, c'est logique que nous le présentions, c'est logique que nous en discutions, c'est logique que vous me posiez ces questions-là. J'apporte ces éléments-là au moment où je les ai. Par rapport aux études que nous avons aujourd'hui, nous n'entrevoyons pas d'augmentation et nous avons une responsabilité vis-à-vis des collectivités qui financent les études de respecter les budgets.

Je reprends ce qui a été dit. Encore une fois, la Région a demandé que soit mise en place une mission de financement. C'est bien, d'une part pour commencer à travailler sur les conditions de réalisation du financement du projet dans sa phase de réalisation. C'est aussi pour pouvoir challenger le maître d'ouvrage dans sa mise en place des coûts, pour vérifier que le travail qui est fait correspond bien aux chiffres qui sont énoncés. C'est un travail qui est sous responsabilité.

Hervé UBELMANN, nouvel habitant de Nice

Je me pose des questions en tant qu'usager. Je vois que ce projet, il y aura un détournement des TGV par cette Ligne Nouvelle, pour donner de la souplesse sur la côte. Pour le trafic TER, c'est très bien. Au niveau du développement du TER, il n'y a pas qu'une ligne à développer. Il faudrait développer aussi sur la ligne de Sophia. Sinon nous répondons de manière incomplète au sujet, au problème.

Deuxièmement, cette ligne, dans le développement 2, ne répond pas du tout aux besoins des usagers, puisqu'elle ne dessert ni la gare d'Antibes, ni la gare de Cannes, ni la gare de Saint-Raphaël. Nous le voyons sur la durée. La ligne fera Le Muy-Nice, donc une ligne directe pour Nice. À l'heure actuelle, les gens se sont détournés du chemin de fer, pour la simple raison que le pétrole est tellement bas que tout le monde prend l'avion pour Bordeaux pour Nice. Une ligne nouvelle qui va à Nice, cela n'a aucune cohérence économique. Là où nous pouvons avoir du monde, c'est Antibes, Cannes, Saint-Raphaël, les gares actuellement desservies et pas des gares fantôme. La gare de Sophia-Antipolis est peut-être très bien aussi, mais cela ne résout pas le problème. Les gens de Cannes ne vont pas aller à Sophia-Antipolis. Le Festival de Cannes ne va pas s'installer à Cannes-La Bocca.

Deuxièmement, quand nous voyons dans les financements, effectivement, c'est comme en 1860, chaque maire a voulu sa gare TGV comme à l'époque. Donc on fait passer la ligne par Toulon, impérativement. On

fait passer la ligne sous Marseille, par un projet absolument délirant. Tout cela, cela ne fait que des détours. Par exemple, Le Luc-Aix-en-Provence, c'est 85 kilomètres. Si on passe par Toulon, c'est 150 kilomètres, avec des coûts énormes à Marseille, qui seraient très bien à économiser pour faire cette partie-là. Donc, quel est l'intérêt ? On peut très bien aller à Marseille, à Aix-en-Provence, en faisant un triangle et en faisant Nice-Aix directement. Toutes les solutions faciles et techniques sont réalisables. Pourquoi chercher des complexités ?

Et deuxièmement, comme je le disais, on ne répond pas à la demande de la clientèle. Vous allez expliquer aux touristes allemands qui vont arriver sur la Côte d'Azur, que c'est Sophia-Antipolis ou quelque part, et qu'il faudra prendre un bus, cela ne fait pas rêver.

Applaudissements.

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

Encore une fois, il y a deux grands éléments.

Sur la pertinence du projet, je ne peux que vous renvoyer sur les décisions qui ont été prises. Les choix qui ont été opérés pour la desserte et le passage à Toulon sont inhérents à la décision de Métropoles du Sud. Cette décision a été prise en 2009. Pour l'instant, elle n'est pas remise en cause et nous travaillons dans ce cadre-là. 2005, débat public, 2009, décision ministérielle sur le scénario Métropoles du Sud, approbation des collectivités territoriales sur ce schéma-là, mise en place des études du maître d'ouvrage dans ce dispositif-là. C'est bien dans le cadre de Métropoles du Sud que nous travaillons. Vous évoquez d'autres scénarios, je ne peux pas y répondre. Ce n'est pas que je ne peux pas y répondre, c'est que je n'ai pas le mandat. Vous évoquez la pertinence de ce scénario, qui est dépassée. Aujourd'hui, nous sommes dans un schéma de Métropoles du Sud et nous ne réaliserons pas un projet Côte d'Azur, qui était une ligne directe d'Aix à Nice. Vous évoquez les liaisons directes et celles qui ne passent pas par la côte. Ce n'est pas tout à fait vrai. Aujourd'hui, il y a une répartition des trafics, que ce soit TGV ou TER. Quand vous parlez de la gare de Sophia-Antipolis, il y a effectivement 2 TGV par heure et par sens qui desservent Sophia-Antipolis, mais dans le schéma horaire, vous avez 3 TER qui passent par heure et par sens. Ce sont donc 5 trains qui s'arrêtent à Sophia-Antipolis dans les deux sens, pour desservir Sophia-Antipolis, Nice et Cannes. Ce n'est pas que 2, c'est 5. Cela correspond à un service plutôt correct. Les trains s'arrêtent, prennent des clients et les emmènent soit à Nice soit à Cannes. Nous sommes dans une desserte qui est *a priori* aujourd'hui à cinq trains par heure, considérée comme suffisante et conséquente pour Sophia-Antipolis, sachant qu'elle pourra être développée.

Nous avons la même réponse sur la desserte que vous évoquiez de Saint-Raphaël à Nice par la ligne historique. Un certain nombre de trains passent par là. Nous vous avons montré que nous développons le nombre de TER pour correspondre à cette demande de desserte du quotidien qui est plus importante, avec effectivement un certain nombre de TGV qui continueront à passer par là pour pouvoir desservir la côte. Cette répartition, vous l'avez, c'est marqué. Il y a un TGV par heure et par sens qui passe sur cette ligne-là. C'est ce qu'il est prévu de faire passer.

Loïc CIGNOT, membre de l'association des Bréguières

J'avais une question. Vous parlez depuis le début du projet de la dernière chance, que s'il n'arrive pas maintenant, les lignes ne seront pas développées. Mais avez-vous au préalable pensé aux nouveaux transports, qui vont arriver, tels que, typiquement, les voitures automatiques, qui vont largement arriver d'ici une dizaine d'années et qui remplaceront beaucoup de transports, qui éviteront la congestion des routes ? Ce serait à mon avis à prendre en considération, parce que vos chiffres, qui sont calculés pour 2030 et 2040, c'est-à-dire d'ici 25 ans, d'ici 25 ans, les voitures automatiques électrique, il y en aura beaucoup plus sur la route. Cela limitera la pollution et autre congestion de la route.

J'avais aussi une autre question concernant la gare. Avoir une gare à Sophia-Antipolis, ce sera très bien, parce que beaucoup de personnes voudraient y aller. En revanche, une fois qu'ils arrivent à la gare, que font-ils ? Sophia-Antipolis, ce n'est pas autour de la gare, c'est quand même très étendu. Il faut aussi qu'il y ait un autre réseau sur place, donc cela ne va pas forcément décongestionner la route. Il faut aussi penser à tout ce qui est transports à ce niveau-là.

Ma dernière question concernait la gare des Bréguières. Quel est l'intérêt de mettre une gare aux Bréguières ? Ce n'est pas du tout à côté de Sophia-Antipolis. C'est un peu perdu au milieu de nulle part. Quelle est la logique réelle d'avoir mis une gare là, à part le fait qu'elle est à côté de l'autoroute – c'est facile pour ramener les déblais ? À part cela, je ne vois pas trop l'intérêt. Donc je voulais savoir ce qui vous a amenés à choisir cet emplacement pour cette gare-là.

Applaudissements.

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

Encore une fois, je vais segmenter ma réponse.

Vous évoquez les dispositifs futurs de transport. Vous avez raison. Il va y en avoir. Simplement, aujourd'hui, c'est un peu comme les bus. Il y a assez peu de chances que les voitures automatiques puissent avoir un taux de remplissage de 2 000, 3 000 personnes comme un train pour amener d'un endroit à un autre dans un temps donné autant de monde. Même s'il y a beaucoup de voitures automatiques, cela mettra plus de temps. C'est un peu moins réaliste par rapport à cela. En revanche, vous évoquez ce projet de voitures automatiques et vous évoquez la desserte interne de Sophia-Antipolis. Ce type de projet peut justement être très efficace pour la desserte de Sophia-Antipolis. On arrive en train à la gare et il y a un dispositif de voitures automatiques. Je pense sincèrement qu'aujourd'hui nous ne sommes pas du tout dans des logiques d'opposition de systèmes. Nous parlons de complémentarité, véritablement. Évidemment que la technique, la technologie va apporter d'autres choses. Nous pourrions parler de l'Hyper Loop, les voyages longue distance, etc.

Ce que nous présentons aujourd'hui, qui est dans le cadre, encore une fois, de la volonté exprimée des cofinanceurs du projet et des collectivités, c'est le fait de pouvoir absorber cette demande de transport à venir, présentée comme telle dans les années à venir, avec un système qui soit performant. La voiture ne pourra pas faire. Le bus est complémentaire, mais ne pourra pas absorber la totalité. Les TCSP (transports collectifs en site propre) qui sont développés ont des vocations plus locales. Nous parlions tout à l'heure de nombre de gares. Le réseau ferroviaire a toute sa pertinence pour cela.

Nous avons parlé des liaisons venant de Paris. L'objet aujourd'hui de la Ligne Nouvelle n'est pas de concurrencer la desserte de Paris. Cinq heures de train, même quand nous serons en 1 heure 40 sur Marseille, avec la Priorité 2, nous aurons toujours 3 heures pour monter à Marseille. Nous aurons toujours 4 heures 40 de transport. Ce n'est pas pertinent par rapport à l'avion. Le seuil de pertinence du ferroviaire pour être très concurrent avec l'avion, c'est 3 heures. Dans tous les cas, nous serons toujours au-delà de 3 heures.

Cela veut donc dire qu'aujourd'hui nous sommes dans un seuil de pertinence de la desserte régionale. Nous avons des fonctions de transport entre Toulon et Marseille, qui sont à développer, et des secteurs entre Toulon et Nice, qui sont très largement à développer, puisque cette liaison est moins évidente. Le système ferroviaire va permettre en 1 heure 40 d'avoir des temps de transport dans la région qui sont pertinents, avec des fréquences plus fortes. Ce sont quelques-uns des éléments.

Sur le choix de Bréguières, le maître d'ouvrage doit présenter à la concertation aujourd'hui plusieurs choix de positions de gares. Quand nous avons commencé à travailler sur les positionnements de gare aux Bréguières, nous avons, sur la zone de Mougins, une communauté d'agglomération et des maires qui étaient favorables à une implantation dans cette zone-là. Nous avons travaillé sur cette zone-là, au même titre que nous avons déployé et développé un travail sur la zone de Figueiret. Pour la deuxième gare, ce sont les deux solutions de gares que nous avons proposées. Elles ont leur seuil de pertinence toutes les deux. Elles ne sont pas exactement la même desserte de Sophia-Antipolis, mais elles ont aussi une zone de chalandise, de territoire, qui est assez proche. Il faut évidemment compléter Bréguières par des systèmes de desserte pour Sophia-Antipolis.

C'est aussi dans ce cadre de la concertation avec les élus qu'une troisième gare est apparue aux Bouillides pour la desserte de Valbonne-Sophia-Antipolis. Nous avons donc aujourd'hui trois positions de gare, qui font l'objet du débat que nous devons avoir entre nous, de leur pertinence et des avantages des unes et des autres. Vous avez vu qu'elles étaient assez différentes en coût. Cela fait l'objet de ce que nous présentons à la concertation et de ce que nous espérons pouvoir discuter pendant deux à trois mois avec vous, pour trouver la meilleure solution.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Pierre BOURRILLON, ingénieur retraité

J'ai travaillé pendant 30 ans sur la zone de Sophia-Antipolis. Je n'ai pas de questions, mais j'ai des réponses. La première réponse, je voulais tranquiliser tous ces messieurs les responsables. Si leurs employés stressent, ce n'est pas à cause du transport, c'est plutôt par rapport aux conditions de travail. S'ils manquent d'employés, parce que les gens ne veulent pas venir travailler sur la Côte d'Azur, ce n'est pas à cause du transport, c'est à cause du prix de logement. Si vous voulez dépenser des milliards, dépensez-les dans les logements.

Après, vous nous vendez la desserte de Sophia comme étant un des points principaux de ce projet. Si vous voulez transporter 30 000 personnes rapidement, faites une gare à l'Allianz Riviera. Tous les dimanches soir, il y a 30 000 personnes à trimbaler. Là, vous serez utiles. Parce qu'à Sophia, comme cela a été dit plusieurs

fois, les gens se répartissent pratiquement sur tout le département. J'ai travaillé dans très une grande société de Sophia-Antipolis. Je peux vous garantir que les Niçois n'étaient pas du tout pas majoritaires. La majorité des gens viennent de Grasse, de Vence, de Plascassier, de Mouans-Sartoux. Les Niçois ne sont absolument pas majoritaires. Quand on dit 10 %, il faudra même le prouver, parce que ce n'est pas sûr qu'il y ait 10 % de gens qui prendront ce train.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il est 21 heures 52. Nous avons encore quelques instants. Je vous propose qu'à 22 heures, nous arrêtions. Bien sûr, il y a d'autres réunions.

Habitant de Saint-Laurent-du-Var

Bonsoir. C'est pour rebondir sur ce qu'a dit Monsieur, concernant la sortie du tunnel à Saint-Laurent-du-Var. Est-il possible, aujourd'hui, d'avoir le lieu précis de cette fameuse sortie ? Va-t-elle sortir après la gare de Saint-Laurent-du-Var ? Avant ? C'était pour savoir. Je n'habite pas très loin et j'aimerais avoir un éclaircissement sur les éventuelles expropriations possibles. Nous n'en avons pas parlé aujourd'hui. Peut-être cela peut-il en concerner certains. Y en aura-t-il ?

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

Sur les présentations des tracés, je vous propose de venir rencontrer le maître d'ouvrage dans les permanences pour avoir un peu plus de précisions par rapport à votre zone d'habitation.

Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, aujourd'hui, nous ne sommes pas encore fixés sur une sortie précise à un tel endroit, puisque nous avons parlé de l'aménagement urbain et des conditions de passage du fleuve Var. Plusieurs solutions ont été proposées et elles peuvent avoir quelques impacts. C'est évidemment important à quelques mètres près, même plus que cela d'ailleurs. Nous pourrions vous montrer quelles sont potentiellement les incidences par rapport à votre habitation.

Vous posiez une question sur les expropriations. Pour l'instant, évidemment, tant que nous sommes dans le cadre des études et des choix de passage, et que le projet n'est pas affiné, nous ne sommes pas capables de regarder comment les choses se passeront au niveau de l'habitat de chacun. Si une zone est calée précisément, nous aurons entre un an et un an et demi de travail pour faire le dossier d'enquête d'utilité publique. Dans ces conditions-là, nous nous reverrons pour les conditions de positionnement de votre habitat et nous aurons le temps de regarder ensuite comment les choses se passeront.

Globalement, le processus général, c'est que nous procédons aux acquisitions foncières et donc aux expropriations lorsqu'on a obtenu la déclaration d'utilité publique. On ne le fait pas avant. Cela peut se faire avant dans le cadre d'une négociation bilatérale, avec un accord. Ce n'est donc pas une expropriation. C'est tout simplement une acquisition à l'amiable. Cela peut se faire aussi. Cela fait partie des précautions que nous prenons sur ce travail. L'expropriation en tant que telle n'intervient que lorsque nous avons la déclaration d'utilité publique qui donne le cadre juridique de la réalisation de l'expropriation.

Je vous invite à venir dans les permanences du maître d'ouvrage, pour que nous regardions exactement les conditions que vous évoquez et voir comment cela peut évoluer. Cela va évoluer dans le cadre de ces études. Je pense sincèrement que nous n'aurons pas de capacité à être précis dans la zone avant de connaître les conditions de sortie dans Saint-Laurent-du-Var. C'est vraiment un sujet qui est discuté en ce moment – nous l'avons évoqué tout à l'heure – et qui va continuer à être discuté. Venez nous voir dans les permanences, je vous en prie.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous sommes sur les dernières questions.

Jean-Emmanuel GILLET, habitant de Biot

Ma question se pose vraiment par rapport à la concertation. Nous parlons, par exemple, des trois tracés qui concernent Sophia-Antipolis. Au départ, dans le dossier, il n'y en avait que deux. Vous avez dit que les élus en avaient amené un troisième. Quand on a la question sur les tunnels, on nous montre la coupe de ce troisième tracé. Cela veut-il dire que la décision est déjà très orientée ? Les deux premiers sont un peu écartés au profit d'un troisième qui a été discuté avec les élus. Quel va être le critère de décision ? Vous dites que vous n'êtes pas décisionnaire. Y aura-t-il un vote ? Comment se passera le choix qui impactera plus ou moins les habitants de Biot en fonction du tracé ? Il y en a un qui est beaucoup moins pénalisant que le deuxième, qui est très pénalisant pour ceux qui habitent près de La Brague, et le troisième qui l'est aussi un peu.

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

C'est exactement le processus de concertation que nous présentons. Il y a trois positions. Vous vous exprimez. Vous donnez votre avis par rapport à ces tracés. Sur les trois tracés que nous avons présentés, effectivement, le tracé lié à une implantation de gare aux Bréguières n'a pas d'impact sur Biot, ou, en tout cas, n'a pas d'émergence sur Biot. Tout est en souterrain. Quand nous sommes dans la zone de Fugueiret, il y a deux émergences. Aux Bouillides, il y a une émergence. Ce n'est pas parce que le processus de concertation a conduit le maître d'ouvrage à faire les deux propositions initiales et que la concertation avec les élus a amené une troisième position de gare, que cette gare est décidée. Elle ne l'est pas. Elle est proposée à la concertation exactement au même niveau de faisabilité que les deux autres.

J'imagine que vous allez vous positionner en disant : « Je préférerais que ce soit cette gare-là. » C'est l'ensemble des avis qui seront exprimés par rapport à cela, qui feront que, en bout de concertation, quand nous ferons la synthèse, nous dirons : « *Sur Bréguières, l'avis enregistré de l'ensemble des participants à la concertation et des avis recueillis par le maître d'ouvrage font que la gare des Bréguières semble sollicitée* ». C'est cela qui va se passer. Nous avons le processus de décision dans le cadre de la synthèse. Cette présentation est soumise d'une part à l'approbation d'un Comité de pilotage, puisque nous présentons ce résultat, et d'autre part à la Commission nationale du débat public. Je précise à nouveau le rôle de Monsieur le Garant qui est ici. Il vérifiera que ce qu'il y a dans le dossier correspond bien à ce qu'il aura pu entendre dans les réunions publiques. C'est bien une décision que le maître d'ouvrage va enregistrer, dans le

cadre de cette concertation publique. C'est bien le principe de : « *Exprimez-vous, maintenant* ». Nous sommes là pour échanger. Nous sommes là pour argumenter. Nous sommes là pour présenter ces éléments-là. Vous êtes là pour donner votre avis et l'exprimer. Vous avez la possibilité de l'exprimer sur le site. Vous aurez des cartes T pour pouvoir le faire. Vous avez des registres pour marquer vos positions. Vous avez donc tous les moyens d'exprimer votre position.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous avons trois questions et je pense que nous allons essayer de clore. Allez-y, Monsieur. Essayez d'être concis.

Pierre BERNASCONI, usager

Je vais être très concis. Il y a une erreur dans ce qu'a dit Monsieur CHERRIER et un oubli surtout. L'erreur dans ce qu'a dit Monsieur CHERRIER, c'est qu'il additionne les TER et les TGV comme une offre de déplacement. Or quand on est abonné par exemple au TER, on n'a pas accès au TGV. Donc on ne peut pas additionner ces deux types de transports. Il y a un TER entre Nice et Sophia-Antipolis, il n'y a pas 5 trains. Peut-être que pour l'usager du TGV, qui paie « plein pot », il pourra prendre les 4 trains, mais celui qui a un abonnement travail ne pourra pas prendre le TGV avec son abonnement travail. C'est une erreur. Réfléchissez-y !

La deuxième, c'est un oubli. On n'a pas dit qu'à partir de 2020, nous allons avoir une libéralisation totale de la circulation ferroviaire. Les infrastructures sur lesquelles on est en train de réfléchir ne vont pas servir qu'à la SNCF. Elles vont servir à l'ensemble des compagnies privées européennes et peut-être même des compagnies qui seront basées ailleurs qu'en Europe, mais qui vont faire circuler, surtout si c'est rentable. Donc j'aimerais que soit intégré dans la réflexion sur la Ligne Nouvelle cet aspect-là, c'est-à-dire service au public ou recherche de la rentabilité ? Nous ne savons pas quelle sera la place de la SNCF en 2030.

Applaudissements.

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

Il n'y a pas d'erreur dans mon propos. C'est bien une évolution possible. Il y a bien une desserte de 2 TER et de 3 TGV. Vous connaissez le chemin de fer. Des expériences ont été probantes sur ce sujet, et notamment dans le Nord et aussi en Alsace. Les réflexions sur la tarification du billet, au terme de la réalisation du projet, sont tout à fait possibles. Vous avez donné exactement la justification de ce sujet en traitant votre deuxième point, c'est-à-dire la libération des trafics. Pour le coup, la SNCF ne sera pas seule sur le réseau. Cela veut dire que, dans les TGV que vous évoquez, l'accès limité à un tarif spécifique, n'existera peut-être plus demain. C'est une réflexion qui est en cours.

J'ai présenté les variantes de tracés. Nous avons une infrastructure qui permettra de faire passer deux TER et trois trains à grande vitesse. C'est une certitude de projet, mécanique. Après, ce pourra être un autre opérateur que la SNCF qui utilisera cette infrastructure.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il reste deux intervenants.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Je reviens sur le financement. Monsieur CHERRIER, vous avez omis de dire que, dès la première phase, une partie des coûts de réalisation de la boucle serait imputée au financement régional, dans le cadre du contrat de plan État-Région. Cet investissement sera en partie perdu et gâché lorsque vous ouvrirez la deuxième phase. Ce sera gâché de deux manières, parce que vous aurez fait des investissements devenus inutiles et aussi pour une deuxième raison. C'est que vous court-circuitez deux villes très importantes de la Côte d'Azur, Cannes et Grasse. Vous leur accordez la possibilité d'être desservies par le bord de mer, par l'Estérel, c'est-à-dire que vous leur supprimez tout avantage d'une ligne nouvelle en matière de desserte longue distance.

De surcroît, si j'ai bien compris les dossiers techniques que nous avons pu nous procurer, la saturation de la gare de Nice-Ville, vous allez aussi la mettre au compte du financement du contrat de plan État-Région, et ceci, dès la première phase, parce que la première phase ne peut pas fonctionner si vous n'améliorez pas le fonctionnement de la gare de Nice-Ville, et, au-delà, si vous ne résolvez pas le problème de la desserte de Monaco. Autrement dit, voilà un projet qui est bien mal engagé.

Maintenant, je voudrais, à l'inverse, vous féliciter d'avoir évoqué l'aménagement du territoire. Il est temps que, plus de 10 ans après le début de la réflexion sur la Ligne Nouvelle, vous parliez enfin d'aménagement du territoire. Cela, nous le devons sans doute aux réticences des élus qui s'insurgent contre le projet un petit peu trop tard. L'aménagement du territoire, c'était l'enjeu majeur. C'était par là qu'il fallait commencer à réfléchir. C'était à partir de là qu'il fallait tracer des fuseaux, mais vous vous êtes précipités, vous avez figé le projet, vous l'avez sciemment ficelé de manière que nous ne puissions pas proposer la moindre variante à vos idées initiales, qui étaient de réaliser une sorte de locodrome de 1 000 kilomètres de long entre Paris et Nice.

Je pense qu'il est temps, nous tous, de réfléchir à l'aménagement du territoire. Tous, avec les élus, avec les associations et un peu avec vous, puisque vous y pensez enfin.

Applaudissements.

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

Je voudrais simplement faire quelques rectificatifs par rapport à ce qui a été évoqué. Toute la phase 1 des études, nous avons mené avec les collectivités d'importantes études sur l'aménagement du territoire. Des synthèses ont été présentées. Vous parlez de précipitation. Peut-être faut-il le remettre dans le contexte d'un débat public qui a eu lieu en 2005. Je ne pense donc pas que nous nous soyons précipités. Il y a eu des moments d'échanges depuis lors et nous avons concerté en 2011. Donc, je ne pense pas que ce soit de la précipitation.

Vous parlez de la liaison Paris-Nice. Ce qui est important, que nous présentons aujourd'hui, c'est bien la Priorité 1 et c'est bien la désaturation des nœuds ferroviaires, et ce ne sont pas les liaisons Paris-Nice. Je me suis expliqué sur ce sujet. C'est pour cela que je considère que les conditions d'expression, et, en tout cas, les conditions de prise en compte d'aménagements du territoire, qui relèvent de la volonté politique, ont eu tout à fait le temps de s'exprimer dans le cadre de ce projet qui est ancien. C'est ce que je voulais dire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Peut-être une dernière question pour la soirée. Vous savez qu'il y aura d'autres séances.

Gilles DARAS

Je voulais simplement vous demander pourquoi vous travaillez sur des vieux plans. Les plans que vous avez, où vous avez mis les lignes, ce sont des plans qui ont plus de 15 ans. Il y a des quartiers entiers, comme Saint-Philippe à Biot, qui ne sont pas notés sur ces plans.

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

Nous prenons comme support le plus adapté à la présentation. Évidemment, nous n'avons pas que cela. Nous avons fait des relevés aériens qui datent d'il y a moins d'un an. Nous avons de la topographie plus récente. Je ne pense pas que l'ampleur des évolutions soit de cet ordre.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

On va laisser monsieur s'exprimer.

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

Le support le plus clair et le plus adapté au stade de concertation où nous sommes, cela reste le 25 000° de l'IGN, et le 25 000° de l'IGN, nous en avons la dernière version ici. Il n'est pas toujours à jour.

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

Là, il ne l'est pas, mais, concrètement, je renforce la position qui vient d'être évoquée. Nous avons effectivement les plans en 25 000° de l'IGN. Les derniers plans actualisés, c'est une base de données étatique. Nous nous servons de celle-là. Effectivement, il y a des manques. Mais Nicolas GUYOT l'a évoqué, nous avons aussi des planches photo que nous présenterons dans le cadre des réunions locales ou en ateliers. Elles seront mises sur le site ensuite pour que vous puissiez voir les éléments.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Ecoutez, je vous remercie pour la participation. Merci à tous les participants. Merci à ceux qui ont attendu un peu longtemps pour prendre la parole, ce qui a permis aux autres de le faire au fur et à mesure. Vous le savez, d'autres séances de travail locales sont prévues. N'hésitez pas à y venir. Des éléments y seront approfondis par le maître d'ouvrage. Merci encore pour votre participation et la tenue des échanges.

Bonsoir.

La réunion se termine à 22 heures 15.