

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE LOCALE VALBONNE, 17 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 27/10/2016

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



SOMMAIRE

MOT D'ACCUEIL DE MONSIEUR LE MAIRE	3
PRESENTATION DES PARTICIPANTS	5
PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR	6
POSITION DE LA COMMUNE DE VALBONNE SOPHIA-ANTIPOLIS	12
ECHANGES AVEC LA SALLE	15

La réunion s'ouvre à 18 heures 22.

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

MOT D'ACCUEIL DE MONSIEUR LE MAIRE

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Bonsoir. Merci d'avoir répondu nombreux à cette invitation. Je vois même qu'elle a dépassé les frontières de la commune. Je souhaiterais tout d'abord, à côté de Martine BONNEAU, Adjointe, Christophe ETORE, Premier adjoint, et Betty VIGNOLO, Adjointe à la santé, la solidarité et au quartier, vous remercier de votre présence.

Nous avons souhaité que cette réunion se tienne dans notre commune, parce que nous avons été parmi les premières communes qui, dès le début, ont émis, que ce soit en tant que commune ou au sein de la Communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis, un certain nombre de positions. La première est assez simple et évidente : sur ce projet initial de la ligne grande vitesse (LGV) de la région PACA qui avait été soumis à la concertation en 2011, nous avons une franche opposition, non pas à ce qu'il y ait une liaison LGV – une ligne TGV, en l'occurrence – vu que, pour les années futures, s'en remettre uniquement à l'aéroport n'apparaît pas une solution de sagesse. Au titre du Conseil municipal et à titre personnel, j'avais souligné qu'il m'apparaissait important, premièrement, qu'il y ait une desserte TER (Train Express Régional) qui soit digne de ce nom dans ce département et, deuxièmement, que la question du fret puisse être traitée, puisque nous sommes à des horizons qui imposaient, me semble-t-il, ce type de réflexion.

La concertation a abouti, dans un premier temps, à ce qu'il n'y ait pas simplement un concept TGV, mais un concept mixte TGV-TER. Je dois dire que nous avons été nombreux à saluer cette évolution en pensant que la question vraiment très importante des déplacements dans notre département des Alpes-Maritimes ne pourrait pas être résolue en dehors de liaisons TER dignes de ce nom. Cela nous avait amené d'ailleurs, et pourtant au prix de quelques nuisances particulièrement importantes (nuisances pour les communes de Villeneuve-Loubet et d'Antibes, par exemple), à soutenir la troisième voie littorale qui nous apparaissait - ô combien ! - nécessaire si nous voulions aborder cette question des TER dans notre département d'une autre façon que de façon un peu esthétique et générale.

Tout cela a donné le concept mixte TGV-TER avec ce qui a été appelé la « Ligne Nouvelle » (avec un phasage, après que le dossier ait été en souffrance ou en interrogation pendant quelque temps) et un horizon pour 2030 avec, à l'époque, ce qui était appelé par RFF (qui est devenu SNCF Réseau), dans les débats publics « les trains du quotidien » sur Marseille et dans les Alpes-Maritimes. L'achèvement de la totalité du dispositif prévu est en 2050.

Avait aussi été retenue, avec un désaccord profond exprimé par la commune, en 2014, une zone de passage préférentielle. Vous vous en souvenez, c'était l'époque des fuseaux. Il y a eu trois fuseaux, puis un. Sur la méthode, j'avais eu l'occasion de m'exprimer assez vivement en Comité de pilotage sur la stratégie de l'entonnoir, c'est-à-dire une concertation qui, en fait, vise uniquement à amener à un seul point prédéterminé. Il

n'y avait pas un réel dialogue. J'insiste : chaque fois, l'opposition était dictée par l'intérêt général, car il est suicidaire, dans ce département, de ne pas se poser la question du ferroviaire ; c'est suicidaire. Nous payons le fait que des lignes telles que celle que l'on appelait « le train des Pignes » ou celles qui passaient par Gattières, Vence, etc., dans le passé ont été supprimées. Il y a eu des combats sur la ligne de Tende.

Il est vital pour notre département de prendre conscience de la nécessité du ferroviaire pour ceux qui penseraient que nous pouvons nous en abstenir. Pour autant, nous avons, et de façon unanime au sein de la Communauté d'agglomération, demandé, d'une part, le renforcement du TER et, d'autre part, que toutes les traversées du territoire, à partir du moment où nous ne revendiquions pas de gare LGV sur le territoire de la Communauté d'agglomération – certains nous l'avaient d'ailleurs reproché à l'époque, soient en passage souterrain sur la totalité de notre territoire. Je parle bien de la ligne TGV.

Il est évident que si nous sommes dans une problématique de TER, quel est l'intérêt d'un TER pour desservir la première technopôle d'Europe (Sophia-Antipolis) si c'est totalement enterré et qu'il n'y a pas de station de TER ? Cela n'a pas de sens. Nous avons donc souhaité une position équilibrée là-dessus, calée sur l'intérêt général, d'une part, pour arriver à trouver des consensus, d'autre part. C'était à tel point que nous ne revendiquions pas - alors qu'à l'époque, c'était un peu « la course à l'échalote » - de gare TGV sur notre territoire.

Nous avons par exemple enregistré la demande de Cannes où avait été positionnée une gare en articulation – ce qui m'apparaissait souhaitable – avec la ligne ferroviaire Cannes-Grasse. Bref, nous avons approuvé un certain nombre d'éléments de ce type dans la philosophie. À titre personnel, j'avais émis des doutes sur la faisabilité de 2 gares LGV dans notre département. Autant la gare multimodale de Nice Saint-Augustin apparaissait totalement évidente et légitime, autant une deuxième gare TGV – j'insiste – à l'ouest du département ne m'apparaissait personnellement pas d'une évidence totale, alors que les besoins étaient criants en termes de desserte TER. Voilà la position que j'avais exprimée à titre public. Sur la position sur une seule gare, à titre personnel et à titre collectif, je ne reviens pas sur ce qui avait été dit.

En 2016, il y a eu cette fameuse concertation publique sur des options de tracés et de gares, dans le cadre de cette zone préférentielle, qui a été lancée. SNCF Réseau présente deux options de gare pour l'ouest des Alpes-Maritimes qui sont :

- Les Bréguières, à Mougins ;
- Le Fugueiret, à Valbonne-Sophia-Antipolis.

Immédiatement, j'ai eu l'occasion de dire notre désaccord radical, profond, total, avec ces deux implantations qui ne pouvaient en aucun cas satisfaire à ce que nous avons posé collectivement, en tant que commune, mais aussi en solidarité avec les communes de Biot et de Villeneuve-Loubet, à l'époque, puisque c'était initialement la seule qui devait faire l'objet d'un viaduc. La solution ne pouvait pas passer - une gare LGV aux Bréguières ne répondant pas aux besoins -, par des viaducs ou des solutions diverses de ce type, telles qu'elles étaient envisagées.

Voilà où nous en étions à l'époque sur le débat. Il a été posé. Il y a cette concertation, je l'ai demandée, je l'ai souhaitée et je suis ravi qu'elle ait lieu de façon à ce qu'il puisse y avoir une information. C'est un débat

suffisamment grave et important, pas tellement pour notre génération – avec quelques-uns dans cette salle, nous sommes d'un certain âge –, mais, de façon certaine, pour les générations à venir et pour notre département.

Sur la tenue de la réunion, une brève présentation va être faite par SNCF Réseau puis nous aurons un échange, sachant que je souhaiterais quand même – pardonnez-moi, mais puisque c'est une réunion à Valbonne – que les habitants de la commune puissent s'exprimer. Cela ne veut pas dire qu'il y a un quelconque ostracisme avec des habitants d'autres communes. C'est simplement pour que nous puissions avoir l'avis, dans le cadre de la concertation, de nos concitoyens. Nous gérons cela tranquillement et dans la sérénité pendant le débat.

Merci de votre présence.

Applaudissements.

PRESENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur le Maire, merci.

Après le mot d'accueil de Monsieur DAUNIS et l'introduction de la séance, je me présente : Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya. Nous sommes chargés par SNCF Réseau de les accompagner et accompagner toute la démarche de concertation, notamment d'animer la séance d'échanges de ce soir comme les autres réunions publiques.

Je vous présente d'abord l'équipe de SNCF Réseau qui est ici mobilisée, qui vous présentera les éléments du projet et répondra également à vos questions :

- Jean-Michel CHERRIER, Directeur territorial adjoint et responsable de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- Roland LEGRAND, à sa droite et à votre gauche, responsable des gares nouvelles ;
- Nicolas GUYOT, qui a en charge toute la direction des études relatives à ce projet.

C'est une réunion publique locale, ce soir, à Valbonne, qui fait suite à trois réunions d'ouverture (1 dans chacun des départements) qui ont rassemblé à peu près 600 personnes. Il y en a eu une dans les Alpes-Maritimes, une dans les Bouches-du-Rhône et une dans le Var. Une première réunion publique locale (jeudi dernier) a eu lieu à Villeneuve-Loubet. Ces réunions seront suivies d'autres. Le dispositif de concertation mis en place par SNCF Réseau prévoit encore 16 autres séances publiques de travail. Nous y reviendrons dans la présentation du dispositif de concertation, mais sachez qu'il y aura trois réunions sur les gares nouvelles la semaine prochaine :

- 1 réunion pour Marseille Saint-Charles ;
- 1 réunion pour Nice Aéroport ;
- 1 réunion pour l'ouest des Alpes-Maritimes.

Il y aura également des ateliers sur la prise en compte de l'environnement et du développement durable dans le cadre du projet. Vous aurez également d'autres réunions publiques locales cette semaine et dans les semaines qui suivent.

Jean-Michel CHERRIER va présenter le projet. Nous allons le laisser présenter – cela va durer une vingtaine de minutes – les grandes lignes du projet, en particulier les aménagements de la Priorité 1, comme l'a rappelé Monsieur DAUNIS, avec un *focus* sur les trains du quotidien. Ensuite, nous aurons une phase d'échanges dans laquelle je vous donnerai quelques consignes, puisque la séance fait l'objet d'un *verbatim*. Elle est enregistrée ; je vous demanderai donc de bien vouloir poser vos questions dans le micro et d'attendre que l'on vous donne la parole. Nous prendrons toutes les questions, nous donnerons le temps d'apporter les réponses. Nous vous proposerons d'avoir des questions concises et nous demanderons à SNCF Réseau d'avoir des réponses précises. Je vous remercie de votre présence et passe la parole à Jean-Michel CHERRIER.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Une petite précision : cette réunion de concertation s'inscrit dans le processus global de concertation que nous menons sur le projet. Elle est réunie sous l'égide d'un garant qui n'est pas là aujourd'hui, Philippe QUEVREMONT. C'est pour cela que cette réunion, comme toutes les autres, fait l'objet d'un *verbatim*. Elle est donc enregistrée et vous pouvez intervenir auprès du garant en le sollicitant directement. Son adresse email est sur le site internet, il y a son nom sur la diapositive. Cette réunion est donc complètement dans le cadre du dispositif et le *verbatim* sera versé au bilan de la concertation qui sera livré à la Commission nationale du débat public.

Le projet de Ligne Nouvelle est un projet assez ancien. Quelques-uns d'entre vous ont connu le débat public de 2005 qui s'est tenu dans le cadre, comme le précisait Monsieur le Maire, d'une LGV, la LGV PACA. Ce débat public évoque la nécessité de :

- désenclaver les Alpes-Maritimes ;
- relier les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse ;
- améliorer les trains du quotidien ;
- créer le chaînon manquant de l'arc méditerranéen.

Ce sont les attendus de cette concertation publique, mais les conditions de passage au nord ou au sud, le long de l'autoroute A8 ou le long des Métropoles du Sud n'avait pas été défini. Il y a eu des études complémentaires. En 2009, il y a eu un secrétariat permanent, la remise d'un dossier au Ministre et une décision de réaliser le scénario des Métropoles du Sud dans lequel le Conseil d'administration de RFF, à l'époque, avait demandé que nous poursuivions les études.

Nous sommes donc bien dans le cadre des études du scénario des Métropoles du Sud et nous sommes dans les études préalables à l'enquête d'utilité publique qui devrait avoir lieu aux alentours de 2019. Nous sommes dans un processus d'études itératif – cela a été rappelé – avec des choix de fuseaux, des choix de fonctionnalités et, maintenant, à l'intérieur d'une zone de passage préférentielle qui a fait l'objet de décisions ministérielles

successives (en 2014, pour la Priorité 1, et en 2015, pour la Priorité 2), nous réalisons cette concertation publique pour les choix de tracés et de position de gares.

Cette concertation publique débouchera sur une synthèse qui sera présentée au Comité de pilotage et présentée en réunions publiques les 19, 20 et 21 décembre 2016, soit une présentation par département. Nous présenterons cette synthèse au Comité de pilotage et ce qui sera acté au Comité de pilotage sera envoyé au Ministre dans le cadre d'un dossier ministériel pour une approbation ministérielle. Suite à l'approbation ministérielle, nous débuterons le travail d'approfondissement (un peu plus de un an d'études) sur le tracé qui aura été retenu par cette phase de concertation publique.

Cela nous permettra de présenter un dossier pour une enquête d'utilité publique aux alentours de 2019. Cela permet de viser une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) fin 2019. Il faut 12 à 18 mois pour la préparation (entre les arrêtés de mise à l'enquête et la déclaration d'utilité publique). Cela repousse donc à peu près à fin 2019. Dans ce cadre, après la déclaration d'utilité publique, nous avons ensuite la réalisation des plans de projet et les acquisitions foncières. Nous envisageons de réaliser les premiers travaux à partir de 2022. Ceci conduit, en fonction des secteurs, à réaliser les mises en service avant 2030, conformément à la décision ministérielle de réaliser les aménagements de la Priorité 1 avant 2030. Voilà le scénario global.

La Priorité 1 est importante. Nous sommes aujourd'hui dans un projet qui avait été validé dans son ensemble, cela a aussi été évoqué. Ce projet a été phasé par les propositions faites à la Commission Mobilité 21 en 2013 selon trois périodes de temps :

- une première pour les réalisations de projet à faire avant 2030 ;
- des projets à réaliser entre 2030 et 2050 ;
- des réalisations au-delà de 2050.

Le projet de Ligne Nouvelle, tel qu'il a été présenté, a été retenu dans son ensemble avec la réalisation de :

- la Priorité 1 prenant en compte la désaturation des nœuds ferroviaires à Marseille et à Nice ;
- la Priorité 2 (études et réalisation du projet) à réaliser entre 2030 et 2050 et qui concerne les sections – que vous voyez en orange sur le plan – allant d'Aubagne à Toulon et du Muy au raccordement de la ligne Cannes-Grasse.

Après, nous ne l'avons pas marqué, au-delà de 2050 – cela fait quand même assez loin –, vous aurez la section qui terminera la ligne complète entre Toulon et Le Muy. Aussi, vous avez la section de Nice à l'Italie.

Nous sommes bien dans le cadre d'une concertation publique qui concerne les aménagements – strictement les aménagements – et les tracés de la Priorité 1. Le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) en charge des études n'a pas réalisé, à la demande du Comité de pilotage, les études de tracé concernant la Priorité 2, c'est-à-dire les deux sections que vous voyez en orange.

Ce projet est en lien avec les difficultés de transport que nous connaissons dans la Région. Nous avons regroupé tous ces éléments pour essayer d'apporter un peu de compréhension. On voit qu'entre Nice et Sophia on perd aujourd'hui jusqu'à 25 jours de travail. Il y a un flux de voitures que vous connaissez, qui est extrêmement important (140 000 véhicules/jour sur l'A8), et nous avons des circulations délicates. Je n'irai pas plus loin dans le portrait des difficultés de circulation routière, vous les connaissez tous. Malgré les importants investissements produits sur le territoire de la région Provence Côte d'Azur (5,7 milliards d'euros d'investissements pour les

transports en commun en général entre aujourd'hui et 2030), nous attendons une dégradation des moyens de circulation et de déplacement. Nous sommes sur des chiffres qui considèrent qu'il y a globalement une augmentation de la population et, de toute façon, une augmentation assez générale des besoins de déplacement sur le territoire. Vous voyez que, sans aménagement particulier, on augmente le temps de transport entre Nice et Sophia, puisque l'on passerait à 32 jours.

C'est le même constat sur le système ferroviaire. Monsieur DAUNIS a évoqué la nécessité d'avoir un système ferroviaire performant pour le territoire. Aujourd'hui, nous avons une ligne historique datant de 1860 et concentrant tous les trafics. Cette ligne n'est plus en capacité d'absorber la demande de trafic complémentaire nécessaire aux demandes de déplacements. Vous le savez, aujourd'hui, la gestion des circulations est complexe en PACA, avec un taux de retard et d'annulation assez important, malgré – encore une fois – 1,5 milliard d'investissements faits dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER) qui permet d'améliorer et de moderniser la ligne. Ces investissements ne sont pas non plus suffisants pour absorber la demande croissante de transport, notamment pour permettre un doublement des transports en TER tels que nous sommes capables d'en proposer avec la réalisation d'une nouvelle ligne.

Nous avons une augmentation du nombre de voyageurs à peu près constante de 4 %. Cette augmentation, nous ne pouvons pas l'absorber, puisque nous ne sommes pas capables de mettre plus de trains sur la ligne du fait qu'elle est saturée. Nous avons donc besoin d'une ligne littorale. Cela avait été évoqué dans le cadre de la concertation de 2011, durant laquelle le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) avait proposé la réalisation d'une gare à Mouans-Sartoux. La concertation de 2011 a évoqué, présenté et abordé la nécessité de :

- réaliser une gare à Sophia-Antipolis, pour le secteur à forte tension économique que vous connaissez ;
- permettre de doubler la ligne littorale en même temps que desservir Sophia-Antipolis ;
- passer à une cadence de TER en adéquation avec la demande de transport régionale ;
- faciliter les circulations, puisque la configuration à une seule ligne est complexe à gérer, la moindre difficulté ou panne sur le réseau se reporte sur tous les trains. C'est tout bête, mais nous n'avons pas d'autre solution.

Je le dis au fur et à mesure des réunions : cette configuration est unique. En France, ailleurs, nous n'avons pas 3 des 10 plus grandes métropoles reliées en chapelet par 1 seule ligne. Nous n'avons aucune autre possibilité : quand il y a un incident sur la ligne, nous sommes obligés d'attendre de réparer. C'est donc une situation complexe qui ne permet pas du tout d'être efficace dans l'ensemble et qui nécessite la réalisation d'une deuxième ligne et d'un maillage pour pouvoir, au moins sur certaines sections, quand il y a des pannes, passer ailleurs.

Effectivement, nous visons directement le report modal, il n'y a pas d'ambiguïté sur la mise en place d'un système ferroviaire. C'est bien pour enlever des voitures de l'autoroute et enlever les voitures liées à l'augmentation du transport qui arrivera dans les prochaines années. Nous aurons un pourcentage de voyageurs en nette augmentation. Évidemment, pour que le système ferroviaire soit performant, nous avons aussi pour objectif d'augmenter le nombre de trains du quotidien, mais aussi d'améliorer les temps. Aujourd'hui, vous avez besoin de 2 heures 40 pour faire Marseille-Nice. Quand nous aurons réalisé la Priorité 2 (avec les sections Aubagne-Toulon et Le Muy-La Siagne), nous serons capables de gagner 1 heure de temps de transport, ce qui

change assez radicalement les conditions de transport entre Marseille et Nice, et toutes les gares aujourd'hui sur la ligne historique.

Vous avez les services ferroviaires actuels que vous connaissez. Globalement, vous voyez que nous amenons un doublement complet, en gros, sur toute la ligne historique. De 4, nous passons à 8 TER/heure. Cela veut dire que nous amenons une fréquence d'utilisation de trains qui change le modèle de perception et de prise en compte du train, puisque nous ne calculons plus vraiment le temps pour aller à la gare et l'heure du train qui partira au quart d'heure, mais nous y allons et, dans les 10 minutes qui suivent, nous avons un train. Cela change assez fondamentalement l'utilisation du train.

Vous avez les présentations de variantes de tracés et de gares soumises à la concertation. Je crois que la plupart d'entre vous ont récupéré un dossier, d'autres ont récupéré des clés USB. Je pense qu'il sera peut-être plus facile pour certains de regarder directement sur le dossier, c'est tout de même plus net que sur l'écran. Nous avons une démarche de réalisation des études qui est dans le cadre des objectifs du Grenelle de l'Environnement. C'est la démarche « éviter, réduire et compenser ». Nous avons engagé cette démarche avec :

- la prise en compte de la localisation des gares ;
- la prise en compte des interfaces avec les voies existantes, bien entendu, pour faire un réseau maillé ;
- la gestion du tracé en fonction de l'éloignement des habitations ;
- la préservation des espaces naturels et la protection des ressources en eau, puisque nous avons majoritairement des passages en tunnel ;
- un objectif de non-aggravation des risques.

Nous avons une démarche à venir qui est continue, puisque nous sommes dans un processus d'études itératif. C'est extrêmement important pour votre compréhension : nous n'avons pas de stade d'études s'arrêtant du jour au lendemain. Nous n'avons pas de palier dans les études. Nous avons des paliers pour faire des propositions, à un moment donné, dans la connaissance que nous avons des tracés, mais ce sont des études qui continueront en permanence. Je l'ai expliqué tout à l'heure, à partir du moment où nous aurons fait des choix, nous avancerons complètement dans les études.

Nous ferons ce que nous appelons des « optimisations », c'est-à-dire optimiser le tracé. Cela peut bouger un peu et être complété, encore une fois, avec un travail de réduction des incidences et de compensation des impacts. C'est aussi le travail que nous faisons en concertation sur ce que nous entendons, sur ce que vous direz, et sur les conditions dans lesquelles nous pourrions intégrer cela dans les études puis, dans le cadre des études d'approfondissement, ressortir les éléments que nous aurons évoqués ensemble. Il y a évidemment tout ce qui concerne la partie activités économiques et l'insertion paysagère, qui sont des éléments importants avec, notamment, la gestion de la partie souterraine (les tunnels) et toutes les logiques d'hydrologie et de captage de nappes. Évidemment, vous avez aussi forcément la faune et la flore.

Je vous présente assez rapidement le tracé. Je suis sûr que nous aurons l'occasion de revenir dessus, je peins donc le tableau directement. Sur Marseille, nous avons 3 zooms. D'abord, les entrées nord de Marseille où nous proposons 2 alternatives d'entrée en tunnel sous Marseille pour proposer 2 positions de gare sous Marseille. Vous savez que la gare de Marseille Saint-Charles est en impasse : les trains y arrivent et ne peuvent pas continuer, il faut qu'ils rebroussement chemin, qu'ils repartent en marche arrière. Cette configuration est complexe

à gérer puisque chaque train croise toutes les voies quand il part ou qu'il arrive. Cela rend une gare très complexe à gérer et en saturation. Elle est donc essentielle pour pouvoir libérer toute la partie PACA, puisque c'est un point d'entrée. Il est important de réaliser une gare filante, où les trains s'arrêtent et repartent sans avoir à rebrousser chemin, ce qui, *de facto*, dégagera le plateau de surface et permettra à tous les trains passant par...

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

On pourrait aller vite sur Marseille.

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

Je sais bien, mais il est important de comprendre l'ensemble. Je vais vite.

Ensuite, il y a 3 sorties dans la vallée de Huveaune et une quatrième voie jusqu'à Aubagne.

Sur Toulon, il y a la gestion d'un dénivelé sur la ligne de Hyères pour pouvoir passer en hauteur, pas à plat comme c'est le cas aujourd'hui.

Sur la zone des Alpes-Maritimes, nous avons 3 secteurs :

- un zoom d'entrée sur la ligne Cannes-Grasse ;
- un zoom sur les positions de gares de desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes ;
- un zoom sur la partie du passage du fleuve Var.

Sur la position d'entrée de la ligne Cannes-Grasse, nous arrivons en Priorité 1 sur la ligne classique venant de Saint-Raphaël. Nous avons une entrée en tunnel que vous voyez ici. Toutes les lignes en pointillés sont des créations de voies en tunnel. Toutes les lignes en trait fort sont des zones en surface. Nous viendrons récupérer la ligne Cannes-Grasse et la doubler – aujourd'hui, c'est une voie unique – jusqu'à Mouans-Sartoux. Nous prévoyons de faire deux sorties pour partir en tunnel et récupérer la desserte des gares de l'ouest des Alpes-Maritimes.

Nous proposons deux variantes : une au niveau du golf et une avec des impacts sur le CAAT. Ces variantes sont assez similaires, mais elles ont évidemment des positions un peu différentes sur le territoire. Elles sont compatibles avec toutes les autres positions de gare. Vous avez ensuite la variante de Cannes qui fait partie des variantes demandées lors de la période de concertation avec les élus. Cette variante de Cannes consiste à réaliser une gare TGV-TER sur le territoire des voies de Cannes marchandises.

Vous avez trois positions de gares proposées sur Sophia-Antipolis :

- une position sur la zone du Fugueiret ;
- une position sur Les Bouillides qui a été proposée dans le cadre des échanges avec les élus ;
- la position des Bréguières.

Vous avez donc trois propositions de gares qui sont évidemment un peu différentes. L'objet de la concertation est de pouvoir les regarder, les comparer et évoquer celle qui paraît la plus intéressante pour le territoire. Elles sont différenciées, elles n'ont pas tout à fait les mêmes impacts sur le territoire et elles n'ont évidemment pas les mêmes positions.

Elles débouchent toutes sur des accès sur Saint-Laurent-du-Var, quasi complètement en tunnel. L'une l'est complètement, les deux positions de gares à Valbonne (Fugueiret ou Les Bouillides) ont des passages en surface

au niveau du franchissement de la Brague, essentiellement. Celle de Fugueiret a deux émergences, celle des Bouillides en a une, et celle des Bréguières n'en a pas, elle file directement en tunnel. Par contre, la zone de traitement de la gare des Bréguières en surface est un peu plus importante que pour les deux autres gares, la gare des Bouillides étant enterrée.

Vous avez un focus sur ces positions de gares. Vous retrouvez les trois positions de gares et les départs des gares avec les impacts des émergences que nous avons sur Biot ; c'est pour que vous visionniez un peu plus précisément. Nous aurons l'occasion de revenir là-dessus, je le fais donc assez rapidement. Nous aurons l'occasion d'en parler.

Ici, vous avez ce qui est l'objet de la comparaison, des montants de positions de gares différents, relativement importants malgré tout. C'est vraiment un travail que nous devons faire en concertation que regarder la comparaison de ces différentes variantes pour :

- prendre en compte et considérer ce qui a été vu dans le cadre de nos études ;
- adapter cela ;
- vérifier ce qui vous paraît le plus ou le moins pertinent par rapport à ces trois grandes positions de gares.

La gare de Cannes-La Bocca n'était pas prévue. Aujourd'hui, nous n'avons pas les positions financières strictes, puisque c'est une position de gare apparue pendant la concertation et que l'ensemble des aménagements liés à cette gare dans un réaménagement urbain et dans les mobilités à mettre en place n'a pas été chiffré. Il faut que nous y travaillions un peu plus. Cette gare, si elle est souhaitée par la concertation publique, demandera que nous prolongions les études pour confirmer la faisabilité en matière de système ferroviaire, mais aussi – nous aurons l'occasion d'en reparler – le changement des conditions mêmes de logiques socioéconomiques et ferroviaires qui avaient prévalu à la présentation des positions de gares par le maître d'ouvrage à l'origine. Il y a donc un travail à faire là-dessus.

Sur le passage à Saint-Laurent-du-Var, c'est une sortie qui arrive en tunnel sur toutes les solutions proposées jusqu'à Saint-Laurent-du-Var. Nous faisons une émergence à Saint-Laurent-du-Var et un franchissement du fleuve Var en surface pour rejoindre la gare multimodale de Nice Aéroport qui, à cette époque, aura déjà vu la halte de Nice Saint-Augustin, dans son ensemble, puisqu'elle sera déplacée. Ensuite, nous viendrons installer la gare globale à l'intérieur de ce pôle d'échanges multimodal.

Sur les suites de la concertation, vous avez ici les dates des réunions qui ont déjà été réalisées et celles qui sont à venir. Vous retrouvez ces dates dans le document, d'une part, dans le livret 0 et sur le site internet, d'autre part. Le site internet est mis à jour. Certaines réunions locales sont demandées, mais elles n'ont pas toutes été demandées, il y a encore de l'espace pour des réunions et des demandes complémentaires. Nous mettons à jour le site, c'est celui qui a la meilleure information.

Nous avons doublé ces réunions publiques générales et locales avec des permanences en mairie. Ces permanences ont pour but, avec les personnes directement impactées par les tracés, de voir un peu plus précisément les positions de leur habitation et du tracé selon les positions que nous avons. Je l'évoque, puisque nous avons eu quelques retours. Ce ne sont absolument pas des réunions qui permettent, par principe, d'échanger du bienfondé du projet. Ce sont les réunions de concertation dans lesquelles nous discutons du projet et des variantes. Les permanences sont uniquement là pour essayer de répondre à des inquiétudes sur des

emplacements « physiques ». Nous pouvons bien sûr discuter un peu du projet, mais ce n'est pas l'objet de ces réunions. C'est vraiment pour déconnecter les besoins individuels qui peuvent se présenter en réunions publiques et le fait que nous puissions être à l'écoute de ces positions et discuter en bilatéral avec les personnes, non pas sur la généralité du projet.

Pour tout ce système, vous avez évidemment une information complète qui a été faite et qui continue : annonces par la presse, site web, spots radio, affichages dans les lieux publics, notre site internet, qui est tout de même la base des informations. Sur les outils, nous avons le dossier support que vous avez eu sous format papier ou clé USB. Vous avez les moyens de vous exprimer directement sur le site internet en donnant vos avis ou en posant des questions, mais vous avez aussi des registres à votre disposition. Dans quelque temps, nous ferons une diffusion de cartes T qui vous permettront aussi d'envoyer vos avis à SNCF Réseau.

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Merci.

POSITION DE LA COMMUNE DE VALBONNE SOPHIA-ANTIPOLIS

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Premièrement, je rappelle la position de la commune de Valbonne, elle est très simple : pas de gare TGV sur notre territoire ou celui de la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis), parce que l'argument sophilopolitain est faux. Ce n'est pas vrai, la Technopôle n'a pas besoin d'une gare TGV en tant que telle. C'est pour une raison toute simple : quand on regarde les études de marché, l'essentiel des usagers du TGV viendra plutôt du littoral. Nous ferions donc un appel d'air dans un secteur qui a déjà des déplacements forts.

Deuxièmement, les deux implantations proposées ou étudiées reçoivent notre refus absolu.

Applaudissements.

Que ce soit Les Bréguières ou que ce soit Le Fugueiret, la réponse est « non », et « jamais ». Que les choses soient claires, eu égard à l'impact.

Troisièmement, nous ne pouvons pas, aujourd'hui, en rester à des positions disant « non, non » à tout et ne pas résoudre le problème. Nier qu'il y a des problèmes de déplacement, d'accès à la Technopôle, de sortie de la Technopôle, de desserte quand on sait que l'on ne pourra pas répondre uniquement avec du transport de type bus... Nous avons lancé le Sophicâble en étude avec la Communauté d'agglomération, mais ne nous cachons pas derrière le petit doigt pour autant : nous avons une absolue nécessité du ferroviaire.

À partir de ce moment, j'ai demandé que soit étudié ce qui était pertinent en desserte au cœur et qui permettait une articulation avec le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), avec les différents éléments de desserte, et c'est à peu près ce qui avait été vu sur le secteur des Bouillides.

Sur les études, je le redis et je vous l'ai dit dans mon bureau, il est hors de question de vous signer un chèque en blanc là-dessus. D'abord, « chat échaudé craint l'eau froide ». Pardonnez-moi, mais en l'occurrence, c'est l'eau tiède et l'eau froide. La méthode employée initialement est inacceptable. Avant que se rétablisse un peu de confiance, il va falloir donner les preuves nécessaires. Je reconnais que depuis quelques mois, enfin, nous pouvons travailler. Pour autant, cela n'efface pas les années précédentes, ni la méthode dans sa perversité. C'est pour cela que je dis « *nous sommes prêts à étudier* », mais c'est un secteur sur lequel – pardonnez-moi – nous avons un attachement particulier.

Sur tout le secteur des Bouillides, nous sommes obligés de prendre en compte qu'il y a effectivement des problèmes. Il y a la source, le golf, tout cela, et cela fait un marécage. Nous sommes prêts à regarder comment cela pourra se faire, d'autant plus qu'il y a une plateforme multimodale qui permettrait les articulations. Cela veut dire qu'il y a un projet compatible avec le site et une remise en état, sur le plan environnemental, du site et – je répète publiquement ce que je vous ai dit – cela veut dire qu'il y a un traitement de la source de La Bouillide. Il est hors de question de laisser cela sans solution ou simplement comme cela. De toute façon, ce sera à gérer, c'est un premier élément.

Le deuxième élément est que cet espace a une utilité sociale. Beaucoup de gens pratiquent du sport, un loisir, dans ce secteur. La gare TGV ne peut pas être en surface, je vous l'ai dit. C'est la gare TER, mon lapsus n'est absolument pas révélateur si ce n'est d'une colère par rapport à un certain débat, n'essayez pas d'y voir de ma part quelque chose de révélateur. Je vous l'ai dit, outre le fait qu'elle n'a aucun sens, la gare TGV implique des quais de 400 mètres – jamais ! – alors qu'une gare TER peut très bien s'inscrire avec 200 mètres. Je ne parle même pas des parkings qui seraient totalement surdimensionnés et, pour cause, parce que nous drainerions de la population. La gare TER, je le dis à nouveau : elle sera enterrée. Nous ne pouvons pas avoir une gare en surface vu la nature des lieux.

Il ne s'agit pas non plus de tomber dans l'absurde et de descendre à 60 mètres dessous. Nous sommes tous comptables des deniers publics. À partir de ce moment-là, on regarde quelle est la position idéale – si tant est qu'il y en ait une – pour rencontrer la résolution de ces différents paramètres. Comment conserver les espaces en haut, le milieu naturel et la desserte ? Nous attendons les études. Si ces études ne satisfont pas les conditions que nous avons mises sur notre territoire, nous les rejeterons avec la dernière détermination.

Ensuite, nous avons dit par ailleurs que c'est un sujet sur lequel les communes ne peuvent pas raisonner de façon égoïste et toutes seules. Si nous avons des projets d'envergure, de ce type et d'autres, notre responsabilité, qu'elle soit citoyenne ou, plus largement, celle des élus et citoyens, est d'éviter de faire des politiques « politiciennes ». Ce n'est pas digne quand nous sommes avec des enjeux de ce type pour les générations futures. Deuxièmement, essayons de le faire en bonne foi et en solidarité.

Notre position, comme elle l'était hier par rapport à Villeneuve-Loubet – je l'ai redit dans mon bureau en tête à tête et en face à face –, est avec la commune de Biot – je ne dis pas cela parce qu'il y a gens de la commune de Biot – et avec les élus de Biot, particulièrement Ghilaine DEBRAS et sa municipalité, avec qui nous avons pris une position commune au sein de la CASA. Cela ne peut pas avoir un impact sur l'environnement tel qu'il est prévu aujourd'hui, ce n'est pas possible. Je le dis aux Valbonnais : même s'il y a une solution qui soit satisfaisante pour la commune de Valbonne – j'attends que vous nous le démontriez –, nous serons totalement

solidaires de la commune de Biot, comme je suis sûr que la commune de Biot l'eût été à notre égard, quelle que soit la solution retenue.

Troisièmement, et je conclurai par cela, je pense que l'on ne peut pas se targuer de mots, que ce soit de la part des élus, des citoyens, des salariés ou des habitants, parce que l'on ne peut pas vouloir tout et son contraire. C'est-à-dire que l'on va droit dans le mur en matière de déplacements dans ce département. Il y a eu des erreurs profondes faites par le passé en misant sur le « tout voiture » et nous étions trop peu nombreux, à l'époque, à nous battre contre cette option. J'ai encore en mémoire les ricanements quand nous nous battions pour Cannes-Grasse avec André ASCHIERI, Michel VAUZELLE, et un certain nombre, qu'ils soient dans ce département ou dans cette région. J'ai encore en tête que nous faisons le même type de combat sur la ligne Nice - Breil-sur-Roya et la desserte. Bref, il y a une évolution, que j'estime positive, de prise de conscience. Il ne faut pas que cette prise de conscience soit uniquement verbale ; elle nous implique tous pour trouver une solution.

Nous savons que nous n'aurons pas une solution dans ce département avec uniquement de la voiture et des bus. Ce n'est pas la peine de se raconter des histoires. Ne faisons pas, ensemble, aujourd'hui, les mêmes erreurs que celles commises il y a 30 ou 40 ans en arrière et que nous payons au prix fort aujourd'hui. Maintenant, la parole est à chacun.

Je vous présente d'abord mes excuses, parce que je dois partir dans une demi-heure, mais cela n'empêche pas que le débat se poursuive. Il y a suffisamment d'interlocuteurs participants pour le faire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

J'ai quelques consignes à donner au départ, merci. Quelques consignes avant que nous passions à la phase d'échanges. Il y aura peut-être des expressions différentes, voire divergentes, au sein de la salle, mais je demande que chacun respecte le point de vue d'autrui. Nous sommes là pour écouter. Le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) est là pour entendre les différents points de vue. Il s'agit, *in fine*, à l'issue de cette concertation, de retenir des variantes de tracés ou de gares parmi celles proposées, notamment sur lesquelles votre point de vue est sollicité.

Il y a donc quelques consignes. Je l'ai évoqué, si vous pouviez couper les téléphones ou, si vous êtes obligés de prendre les appels, merci de bien vouloir le faire à l'extérieur de la salle. Si vous avez une prévenance contre des photos, dites-le-nous, puisque quelques prises de vues sont faites. Est-ce que quelqu'un a une prévenance sur les prises de photos ? Merci.

Vous allez demander la parole et il y a un micro, je ferai donc la navette entre vous pour la question que vous souhaitez poser et, ensuite, les intervenants de SNCF Réseau sont là pour y répondre. Je vous demande donc, si possible, vu le nombre de personnes, si chacun veut pouvoir s'exprimer et formuler ses questions, d'avoir un peu de concision.

Qui veut commencer ? Nous commençons peut-être par les habitants de Valbonne. Je compte sur vous en termes de régulation.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Caroline CIVALLERA, habitante de Valbonne

J'habite particulièrement près de la Bouillide. Pourquoi le tracé serait-il sur la Bouillide ? Pourquoi pas, puisqu'il serait souterrain, avec une gare qui arriverait près de la gare des bus pour que les bus et la gare soient interconnectés ? Du coup, puisque ce serait souterrain, ce serait sur les forêts plutôt que sur la Bouillide.

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Un élément par rapport à cela : tout site qui permet de satisfaire les préoccupations, nous avons demandé à SNCF Réseau de le présenter. Nous ne sommes pas fétichistes des Bouillides, mais plus le site sera en hauteur, plus l'impact de chaque côté sera compliqué à gérer. Forcément, il y aura des viaducs, parce qu'un train, quel qu'il soit, n'est pas un sous-marin qui descend en plongée. C'est pour cela que nous avons demandé l'étude de Sophicâble qui permet de lier tout cela.

Deuxièmement, avec la CASA, parce qu'elle est insuffisante pour les années à venir, la gare des Messugues et son déplacement sont étudiés (du rond-point des Lucioles à celui des Bouillides) pour avoir un vrai lieu multimodal.

Ce sont les réflexions de la CASA, de la commune et de RFF, mais il n'y a aucune idée soignée, nous essayons de trouver des solutions ensemble et personne ici ne détient la vérité.

Caroline CIVALLERA, habitante de Valbonne

Quelle est votre solution pour la gare, s'il vous plaît ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons répondre à votre première question et, ensuite, nous prendrons les autres.

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

Je voudrais juste essayer d'éclairer un peu ce que vous venez d'évoquer en vous montrant les contraintes d'altimétrie et le placement des différents tracés et positions de gares. Je vais demander à Nicolas GUYOT, Directeur des études, de vous faire une présentation de ces éléments. Mettez les coupes aussi, de manière à ce qu'il y ait une bonne compréhension de ces éléments.

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

Je vais essayer d'expliquer le plus simplement possible. Si ce n'est pas clair, vous me demanderez d'y revenir. Dans la foulée de ce que vient de dire Monsieur DAUNIS, il faut d'abord avoir en tête qu'une gare – vous devez vous en douter – est à peu près à plat. Ce n'est pas forcément avec une pente de 0 degré, mais la tolérance est de 0,5 %, ce qui n'est pas beaucoup, et une gare est longue. Vous n'en voyez souvent que les 400 mètres, mais quand il y a des voies d'évitement, des voies de quai où il faut un aiguillage de chaque côté pour y mener,

l'ensemble doit être à plat. Finalement, dans une gare de ce type, où l'on peut arriver et où certains trains peuvent passer assez rapidement, nous avons forcément une grande longueur quasiment à plat.

Nous avons un terrain naturel et une topographie qui est ce qu'elle est. Elle est représentée sur cette carte avec une échelle de couleurs que vous voyez en bas et qui donne l'altimétrie des différents lieux. Plus nous sommes dans le violet ou le marron, plus nous sommes hauts. Plus nous sommes dans le bleu, plus nous sommes bas. On reconnaît, ici, la vallée de la Brague qui est proche du niveau 0, ici, et qui monte à 30, 40 ou 50 mètres dans ses parties avant. Vous reconnaissez l'autoroute, ici, avec l'échangeur d'Antibes. L'autoroute se prolonge, ici la RD 35, la RD 103, les Lucioles, ici, et Haut-Sartoux et Garbejaire ici. Vous avez en surimpression les trois solutions de tracés qui vous ont été présentées (la solution des Bréguières, la solution de Fugueiret et la solution des Bouillides).

On se rend compte que dans ce périmètre, globalement, on a des points hauts côté ouest et la vallée de la Brague qui forme une barrière de points bas au niveau de Biot. En fait, toute la problématique technique est de trouver une gare qui ne soit pas à 80 mètres de profondeur, comme le disait Monsieur DAUNIS, et qui permette de franchir la Brague dans des conditions à peu près acceptables. Vous remarquerez que les trois emplacements de gare se situent à chaque fois dans des points relativement bas par rapport aux secteurs alentours. C'est ce qui a guidé la recherche des emplacements précis des gares.

Après, nous pouvons passer sur coupes. Ces tracés sont représentés en coupe pour expliquer que dans les différents cas nous ne sommes pas exactement dans la même configuration. Je suis désolé, ce sont des extraits de plans qui seront peut-être un peu compliqués.

Ici, nous sommes par exemple sur la variante du Fugueiret où nous avons représenté le terrain tel qu'il existe par une courbe bleue – elle est évidemment déformée pour que l'on comprenne. Ce n'est pas la pente réelle, mais une échelle dilatée en hauteur ; et la ligne, principalement en tunnel, est représentée en rouge. On se rend compte que l'on a un espace quasiment à plat, mais pas tout à fait (0,5 %) et, ensuite, on plonge aussi vite qu'on le peut. Entre la gare et la Brague, on a à peine 2 kilomètres dans ce cas et l'on n'arrive pas à plonger suffisamment pour passer en dessous. Si nous voulions passer en dessous, il faudrait nettement enfoncer la gare. Il faut savoir qu'en ferroviaire, par rapport à la route, les pentes maximum sont très limitées. Elles sont de 3,5 % maximum et sur des longueurs limitées. Cela explique aussi que le tracé ne soit pas « tordable » autant qu'on le voudrait.

Nous sommes ici sur l'option des Bouillides où le terrain naturel est ici, avec la vallée de la Brague en vert. Pour le coup, on a représenté le projet tel qu'il est envisagé, avec une gare profonde d'environ 25 mètres (entre 20 et 30 mètres selon les endroits) et qui pourrait être réalisée depuis la surface. Si nous voulions passer sous la Brague – ce qui nécessite tout de même une certaine couverture entre l'extérieur du tunnel et le fond du lit de la rivière –, nous serions obligés d'enfoncer la ligne et nous nous retrouverions avec une gare 40 mètres plus profond, soit *grosso modo* 65 mètres de profondeur.

De la salle

Où est la gare sur votre coupe, s'il vous plaît ?

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

La Bouillide et la zone humide qui la jouxte sont le long de la gare, dans ce secteur. Là, nous avons une coupe, vous n'avez donc pas la vision transversale. En plan, elle est à côté. C'est en effet l'une des difficultés techniques dans cette solution.

Vous l'aurez compris avec l'exposé de Jean-Michel CHERRIER, nous n'avons pas été aussi loin, techniquement, sur cette solution que sur les autres parce que nous avons eu un an d'études pour les premières et nous n'en sommes qu'à quelques mois pour celle-ci. C'est dans les discussions avec Monsieur DAUNIS que nous avons avancé sur ces sujets. Tous les sujets n'en sont pas au même niveau de maturation et, sur la gare des Bouillides, il y a en effet des sujets techniques que Monsieur DAUNIS a cités, notamment la problématique hydraulique (en surface et en souterrain) et, plus généralement, la qualité des sols avec notamment la présence de karsts dans ce secteur.

Le dernier profil concerne l'implantation d'une gare aux Bréguières. Là, nous avons également la gare sur un plateau et le franchissement de la Brague, ici. Nous partons de plus haut que pour Le Fugueiret, nous sommes obligés de plonger le plus rapidement possible, mais malgré tout – c'est ce que Jean-Michel CHERRIER évoquait dans son exposé –, il reste tout un secteur où nous sommes à fleur de terrain ou en section aérienne (remblai, déblais ou viaduc). Dans ce cas, nous pouvons passer sous la Brague, ce qui explique qu'il n'y ait pas d'émergence sur le territoire biotois.

De la salle

Du coup, où est la gare ?

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

La gare est ici, sur ce plan.

De la salle

Est-elle souterraine ou aérienne ?

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

Elle est également en tranchée, à 15 ou 20 mètres de profondeur. Elle est dans une tranchée, elle est aérienne.

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Ça, c'est aux Bréguières.

De la salle

Aux Bouillides, où est la gare ? Si le tracé TER est aux Bouillides, où sera la gare ?

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

Nous pouvons venir sur des planches un peu plus précises. Nous avons une sorte de zoom avec les secteurs Haut-Sartoux et Garbejaire, avec la RD 103 qui y mène. Les Lucioles sont ici. Vous avez le positionnement de l'hypothèse Fugueiret et, surtout, le positionnement de l'hypothèse des Bouillides qui est entre la rivière de la Bouillide et la zone urbanisée de Garbejaire.

De la salle

Elle est dans le parc, est-ce que c'est bien cela ?

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

Elle est en effet dans le parc. C'est-à-dire qu'elle est en tranchée à 25 mètres sous terre. Nous avons donc la possibilité de reconstituer quelque chose en surface, mais elle est dans le secteur du stade et du parc.

De la salle

Vous avez dit que la gare sera aérienne et que seules les lignes seront souterraines.

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

Non, non.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez ! Nous n'allons pas pouvoir fonctionner comme cela. Vous allez poser toutes les questions. Simplement, faites-le avec un peu de discipline et nous pourrons y répondre. Plusieurs questions sont posées. Je ne sais pas si nous finissons de présenter. Madame, s'il vous plaît. Nous avons entendu votre question. Je propose que nous finissions de présenter les différents éléments de configuration de la gare aux Bouillides ; cela permettra à chacun de se faire une représentation. Ensuite, nous passerons aux autres questions. Nous allons finir de présenter la gare aux Bouillides avec d'autres éléments d'explication.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Pour une gare aux Bouillides, vous avez ici, en repérage, le stade. Là, vous avez la RD 103...

Réactions de la salle.

Je vais essayer de répondre à Madame, qui a posé une question extrêmement précise. Vous avez ici un ouvrage de quai qui, effectivement – je parle sous contrôle de Monsieur DAUNIS –, est de 400 mètres, ici, mais c'est encore une fois une étude générale sur le projet d'une gare avec toutes ses fonctionnalités. Ici, vous avez les zones d'accès et voies, qui sont souterraines. Pour réaliser ces ouvrages, nous allons ouvrir et recouvrir ; c'est ce que nous appelons une « tranchée couverte ». C'est-à-dire que nous allons réaliser une tranchée et que nous la recouvrons. Ici, de la même manière, vous avez les voies qui arrivent en gare. Comme nous le disions tout à l'heure, nous passons de 2 à 4 voies en gare. Nous avons donc un ouvrage creusé qui sera recouvert.

Monsieur DAUNIS, dans les discussions que nous avons, a effectivement émis, légitimement et localement, l'exigence de masquer l'impact. C'est un travail qui est encore devant nous et que nous allons faire. L'ensemble du dispositif de gare, avec les services, se situe ici, directement connecté à la RD 103, qui est ici. Bien évidemment, c'est une gare qui sera connectée à des transports publics, mais également avec des accès aux voitures. Nous avons un bâtiment voyageurs de l'ordre de 2 500 ou 3 000 mètres carrés qui pourra recevoir à la fois des services ferroviaires, mais également du commerce lié au ferroviaire. Nous avons un dispositif circulaire qui permet de gérer à la fois les déposes-minute et les prises en charge, mais aussi tout l'espace d'intermodalité pour les transports en commun.

Pour ce tracé, je le rappelle pour Madame, nous sommes en souterrain et en tunnel. Dans cette partie, nous aurons une gare qui sera en partie recouverte. Peut-être qu'il faut montrer la coupe. Vous avez ici la rivière Bouillide. Vous voyez que la gare est largement enfouie, les traces de tunnel sont aux extrémités de quais, bien sûr. Là, c'est une tranchée qui fait entre 45 et 50 mètres – nous l'avons estimée à 47 mètres – pour recevoir des quais. À partir des quais, vous remontez à un premier palier par des escaliers mécaniques et des ascenseurs. À partir de là, vous remontez encore jusqu'à cette plateforme. Vous avez ici Haut-Sartoux et Garbejaire dans le fond. Nous avons ici une côte d'enfouissement de l'ordre de 20 mètres et elle est portée à 30 mètres au Nord, par rapport aux plans de voies.

Sur le travail qui reste à faire, nous inscrivons dans une réflexion partenariale, nous avons bien compris les demandes faites par l'équipe municipale, notamment Monsieur DAUNIS, à plusieurs reprises. Le travail va consister à intégrer l'ensemble de ces ouvrages dans le terrain naturel. Derrière, vous voyez le terrain naturel qui se développe comme cela et nous avons donc imaginé inscrire la gare à mi-profondeur. Pour répondre précisément à Madame, c'est à la fois une gare aérienne, parce que l'idée est de puiser dans la lumière du jour, mais, bien évidemment, elle sera souterraine par le fait qu'elle sera en partie recouverte par les espaces d'intermodalité. Tout à l'heure, je vous parlais de la desserte TCSP (Transports Collectifs en Site Propre) ou en bus qui s'instituera à ce niveau et, dans cet espace, vous aurez le stationnement qui sera encastré. Remettons la vue en plan pour que je précise cela à nouveau. Nous avons imaginé, dans cet espace, avoir le stationnement intégré en sous-sol, sous le parvis.

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Pardonnez-moi, mais je voudrais intervenir.

Que les choses soient claires, premièrement, nous vous avons dit que s'il n'y avait pas recomposition du milieu avec l'aménagement, d'entrée, c'est non. Je crois même, dans mon bureau, avoir employé l'expression « même pas en rêve ». Nous sommes donc clairs là-dessus.

Deuxièmement, il y a un usage du stade et il est hors de question qu'il n'y ait pas de recomposition du stade. Je ne vois pas le fonctionnement de notre commune sans qu'il y ait ce stade.

Je le redis publiquement : ces données devront être intégrées, sinon c'est non.

Troisièmement, il y a une préoccupation, parce que je sais que, très souvent, les lits des rivières sont copieusement utilisés. Ils ont été copieusement utilisés par le passé. C'est une condition *sine qua non* : nous tenons à ce qu'il y ait une amélioration. Ne mythifions pas non plus la source en période d'étiage, les problèmes

des marécages, les moustiques, etc. Il y a tout cela, ce n'est pas la peine d'idéaliser non plus. Par contre, une préservation (avec une captation et un drainage) doit être faite sur cette partie et traitée – je vous l'ai dit et je le redis publiquement – de façon à ce que nous retrouvions, dans de très bonnes conditions, le lit de la Bouillide préservé sur toute la partie qui, en gros, est après le pont. Pourquoi ? Nous le savons, dû au relief, la partie en amont, surtout en période de sécheresse, craquelle et nous avons aujourd'hui la disparition d'une richesse. Bref, *in fine*, cela doit se traduire par une amélioration, certainement pas par une détérioration du lit de la rivière. C'était d'ailleurs l'une de mes oppositions majeures au projet des Bréguières qui détruit complètement toute la partie Valmasque dans son écosystème.

Je trouve assez paradoxal que, d'un côté, quand il y a des inondations, on nous « enquiquine » parce qu'on met quatre rochers pour essayer de protéger des biotopes au passage (on fait des bassins écrêteurs, on dépense des « blindes », et c'est légitime) et que, de l'autre, il y ait des interventions de ce type. Je le dis, l'intérêt général n'est pas la satisfaction d'une seule partie prenante, ce doit être un accord qui arrive, un consensus qui se dégage, entre les différentes parties prenantes.

Si vous n'entendez pas cela, avec une gare qui est encore – pardonnez-moi – beaucoup trop aérienne et si vous regardez les études de bruit sur le parking, par exemple, il faudra voir quelle est la protection sonore et le traitement de ce type de choses. Nous ne pouvons pas avoir quelque chose qui doit être un progrès considérable pour les déplacements futurs, mais qui se traduirait par des nuisances violentes. Il y a quand même, je vous le rappelle, entre les étudiants à proximité, le CIV (Centre international de Valbonne) et les habitants (le bas du Haut-Sartoux et Garbejaire), près de 2 000 personnes en direct.

Vous gagnerez du temps parce que je vais devoir partir, mais je tenais ici, au nom de la municipalité et au nom de la commune, à dire que nous avons une position responsable. Que chacun soit aussi responsable que cela. Si vous n'entendez pas ces demandes, la réponse sera « non », c'est tout.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons prendre les différentes questions, ne vous inquiétez pas. Madame avait demandé la parole.

Kristell COUTEL, habitante de Valbonne

Bonjour, j'habite Garbejaire, je travaille à Sophia-Antipolis. Nous sommes justement là parce que le cadre de vie est agréable et nous comptons bien y rester.

J'avais une petite question, puisque vous avez dit que c'était le troisième tracé. Si j'ai bien compris, il y a eu deux premiers tracés, vous avez fait un an d'études et vous parlez de ce troisième tracé pour lequel il y a eu un mois d'études. Pourquoi un troisième tracé maintenant ?

Applaudissements.

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

Je reprendrai les éléments évoqués et je répondrai à votre question immédiatement après, ne vous inquiétez pas. Les projections de réalisation de gare faites ici sont évidemment pour tenir compte de l'ensemble de l'environnement. La meilleure gare sera celle que nous ferons avec les gens du territoire. Une nécessité de

desserte a été évoquée. À partir de là, cela veut dire qu'il faut trouver la meilleure façon d'implanter une gare et cela fait partie du travail que nous devons faire avec le territoire.

La SNCF n'a absolument pas la maîtrise de toutes les situations à gérer. Elle le fait dans le cadre des processus d'intermodalité, de choix des collectivités et de choix des communes. C'est donc un travail commun qui nous attend. Aujourd'hui, nous avons répondu à une demande qui était celle de la réalisation d'une gare enterrée aux Bouillides et nous y répondons. C'est une gare enterrée à - 25 mètres, mais elle a forcément des émergences, parce que pour une gare avec beaucoup de monde, il faut forcément un peu de lumière. Il faut des accès, on ne peut pas faire cela totalement en souterrain. Il y a donc des aménagements à prévoir.

La reconstitution de ce qui est en surface fait partie du programme. Il faut en discuter, cela fait partie des aménagements.

Vous parliez du pourquoi de cette position de gare. Vous avez 5 livrets dans le dossier :

- le livret 0 présente le programme ;
- le livret 1 présente des éléments liés à la saturation ;
- le livret 2 présente les éléments du projet ;
- le livret 3 reprend l'expression des associations et des milieux socioéconomiques sur les ateliers ferroviaires, saturation ferroviaire et environnement et développement durable ;
- le livret 4 reprend les études menées par le maître d'ouvrage depuis la gouvernance du projet.

Ces études correspondent à des paliers, à des itérations et à des cliquets de décisions qui ont eu lieu les précédentes années, exactement en lien avec ce qui avait été évoqué, c'est-à-dire le choix des fuseaux, une zone de passage préférentielle et une validation par les collectivités cofinanceurs du projet.

Je rappelle que ce projet n'est pas réalisé par SNCF Réseau dans son coin. SNCF Réseau est le maître d'ouvrage qui réalise des études dans le cadre d'une commande, commande assurée par un Comité de pilotage. Ce Comité de pilotage regroupe les collectivités (Départements, Agglomérations, Communautés d'agglomération), la Région, qui est l'autorité organisatrice des transports et l'État. À ce titre, SNCF Réseau intervient dans un cadre de commande publique exercée par les cofinanceurs et qui a été de réaliser des études de Priorité 1 et de valider en Comité de pilotage les deux propositions de tracés initialement proposés.

Dans le dispositif de concertation, qui a été prévu et qui est passé en Comité de pilotage en début d'année 2016, il était prévu que :

- la concertation commence par une phase d'information ;
- la concertation soit suivie par une phase de rencontre avec les élus et d'échanges avec les élus sur la base des tracés proposés ;
- à la demande d'un certain nombre d'élus, que les souhaits exprimés soient intégrés par pure logique de transparence sur ces demandes faites.

Réactions de la salle.

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

S'il vous plaît ! Les demandes des élus dans le cadre de cette concertation figurent dans le livret 5. Elles ont fait l'objet de réunions en Préfecture avec les élus et elles correspondent à la demande des élus. S'il vous plaît !

Réactions de la salle.

S'il vous plaît ! Je réponds à une question.

De la salle

Vous avez suffisamment parlé ! On vous a entendu. Nous, nous avons des questions à poser.

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

Vous allez les poser, mais je réponds à une question qui m'a été posée.

De la salle

On vous a compris.

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

Si j'ai été compris, c'est parfait, c'était le principal.

De la salle

Vous allez détruire le parc, c'est tout ce que vous allez faire !

Vous allez endetter la Région pour 20 ans, comme avec la LGV !

Est-ce que vous avez réfléchi à un tramway ? C'est une solution aussi.

C'est avec notre pognon que vous faites cela !

Richard LOISEAU, habitant de Valbonne

J'habite à Garbejaire, précisément. La question que j'ai est que nous avons effectivement deux tracés sur ce dossier et un troisième tracé arrive. Les deux tracés semblent effectivement éviter les lieux d'habitation et, là, on vient nous mettre un tracé en plein milieu d'une zone d'habitation, avec des nuisances qui seront en dehors de la Bouillide. J'aime beaucoup la Bouillide, tous les matins je vais marcher le long de la Bouillide, mais pendant 10 ou 15 ans, nous aurons des travaux, c'est une première chose. Il y avait un point, là-bas, qui était qu'il fallait faire attention aux gens, apparemment. Là, on choisit un tracé où il y a 2 000 personnes plutôt que de passer à côté.

De la salle

Sur ce tracé, il y a aussi des gens. Il y a des gens partout.

Richard LOISEAU, habitant de Valbonne

D'accord, mais, là, c'est vraiment en plein centre de Garbejaire. Avoir 10 ou 15 ans de nuisances, cela me paraît un peu excessif.

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Juste un point, s'il vous plaît. Premièrement, je vous reprends : la commune n'a pas demandé une gare. D'accord ? Nous sommes confrontés à deux implantations soumises au débat et que nous refusons.

De la salle

Pourquoi ? Pourquoi pas au Fugueiret, Monsieur DAUNIS ?

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Pourquoi ? Attendez juste deux secondes. Sur Le Fugueiret, l'impact est considérable, premièrement.

De la salle

Sur Garbejaire aussi.

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Ce que nous sommes en train de regarder, c'est justement ce que j'ai demandé d'étudier.

De la salle

Et Les Clausonnes ?

Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de Valbonne

Le Fugueiret n'a rien à voir avec Les Clausonnes, rien. Cela n'a rien à voir, puisque cela ne passe pas sur Les Clausonnes. En l'occurrence, cela n'a rien à voir.

L'impact qu'il y a est inacceptable à divers titres. À partir de ce moment-là, nous avons demandé que l'on étudie des alternatives, mais ce n'était certainement pas une demande, premièrement. Deuxièmement, je le redis : les deux scénarios sont sur des gares LGV et nous ne voulons pas de gare LGV. C'est pour cela que nous avons demandé que soit étudiée une gare TER, puisque les habitants ont besoin, eux aussi, de se déplacer. Je veux bien que l'on dise que les habitants ne restent que chez eux, mais c'est faux. Il y a des gens qui habitent sur Garbejaire et dans le coin, et qui ont besoin, eux aussi, de se déplacer. Il faut donc que soit revu et étudié.

Tant que nous n'avons pas les études en question sur les éléments, il n'y a aucun accord de la commune. Après, il y a des échanges.

Gilles RIFFOD habitant de Valbonne

Ma question est que l'on nous propose un projet luxueux de trains enterrés de Nice à Cannes. On sait que le coût d'une ligne enterrée est 5 fois supérieur à une ligne aérienne. Les budgets seront engagés en 2022, mais qui, ici, peut garantir que ce train sera enterré ? On connaît l'état des finances de l'État. Qui va payer pour ce projet luxueux ? Qui s'y engage ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Applaudissements.

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

Le principe même est que nous soyons aujourd'hui en concertation sur des propositions de tracés souterrains, pas en surface. Ce qui est soumis à la concertation est soumis dans le cadre d'une position des cofinanceurs et du Ministère. Ce qui est soumis à la concertation et les choix que vous allez opérer dans cette concertation seront présentés dans un dossier ministériel. Le choix de cette variante...

Gilles RIFFOD habitant de Valbonne

Le Président de la République aura changé deux fois. Qui va financer ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, on va vous répondre.

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

Je réponds à votre question. Il y en avait deux et j'y réponds.

Aujourd'hui, il n'y a pas de raison pour que le processus d'études itératif ne continue pas avec les décisions. Ce qui sera choisi sera donc réalisé.

Le financement du projet et sa phase de réalisation constituent une étape différente. Aujourd'hui, nous sommes dans les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Nous n'avons pas encore fait le choix du tracé. Le financement du projet sera soumis, comme tous les autres financements de projet, à une mission de financement. Cette mission de financement a été demandée par le Comité de pilotage. C'est un ingénieur général des finances qui vient et qui travaille sur le financement de ce projet. Vous aurez donc les éléments de financement de ce projet quand il aura avancé.

De la salle

L'ingénieur est payé quoi ? Des figues ?

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

Absolument pas. Vous avez des tas de projets aujourd'hui réalisés en France et qui sont construits. Vous avez le Charles de Gaulle Express qui doit être réalisé et il fait 2 milliards d'euros. Il sera financé par la taxe de 1 euro sur le billet d'avion. Aujourd'hui, il y a une demande du Président de Région sur la mise en place d'une écotaxe régionale pour pouvoir financer les projets. Des solutions de financement préexistent et des collectivités sont intéressées par cela. Des financements seront donc mis en place par rapport à ce projet et si ce ne devait pas être le cas, le projet ne sera pas réalisé, mais le financement fait partie du dispositif.

De la salle

Le financement, ce sont nos impôts.

Grégoire PISAPIA, habitant de Sophia-Antipolis

Pourquoi ne pas avoir enterré la gare de Fugueiret ? Puisque la ligne est déjà enterrée, pourquoi ne pas avoir enterré la gare aussi ? Cela limiterait les nuisances et éviterait la zone des Bouillides.

Applaudissements.

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

Nous allons vous montrer les éléments de plans de la gare. Encore une fois, ce sont des logiques de profil en long, d'insertion de la ligne sur le territoire. Nous sommes obligés de respecter des pentes à l'arrivée et à la descente, c'est ce que disait Nicolas GUYOT tout à l'heure. Nous ne pouvons pas faire des gares totalement souterraines. Le fait même que nous l'enterrions un peu aura un impact par rapport au profil du territoire. Il faut donc trouver un optimum entre des passages en souterrain et la possibilité de réaliser des gares pas trop profondes. Nous avons parlé de gares à 25 ou 30 mètres. Au-delà, cela fait des gares extrêmement difficiles à réaliser, avec de grosses contraintes et extrêmement chères.

L'objectif du maître d'ouvrage est tout de même de réaliser un projet à la demande des cofinanceurs et – puisque vous parliez des coûts – à un coût « raisonnable ».

De la salle

La gare de Fugueiret est déjà moins chère.

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

Bien sûr, nous l'avons évoqué, et cela fait partie des variantes.

Nous allons vous présenter les éléments de la gare de Fugueiret.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

En fait, sur la disposition par rapport au Fugueiret, nous avons ici une ouverture assez importante. Vous voyez l'amplitude d'enfouissement telle que prévue par rapport à la topologie. Vous avez donc un enfouissement entre 15 mètres, ici, et 22 mètres, là. Pour ceux qui voulaient les projets d'aménagement, j'ai resitué le projet de Cité du savoir qui est ici. Pour limiter les impacts – c'est un travail qui restera à faire –, nous proposons de travailler à une composition qui permette de limiter les constructions en surface.

Ici, nous avons la RD 103. Vous avez le projet des Clausonnes, le projet de Cité du savoir. Ici, le parking n'est pas en aérien. Comme vous l'avez vu sur la coupe, il est complètement encastré dans le profil, en travers. D'ailleurs, exprimées ici, des constructions pourraient tout à fait être implantées au-dessus de ce parking.

Monsieur DAUNIS quitte la séance à 19 heures 45.

De la même manière que vous l'avez vu tout à l'heure, il y a un parvis intermodal qui se situe ici et qui recevra évidemment des transports en commun et donnera accès aux véhicules particuliers et aux modes doux. Ici, nous avons également envisagé un travail sur une station de câble, dont vous parliez tout à l'heure. Par anticipation, nous sommes tout à fait capables d'intégrer la station de câble.

Ce n'est pas forcément très facile de lire les coupes. Nous avons donc exprimé ici, dans une vision en 3D, le projet. Les quais se situent ici, la route départementale est là, avec un parvis. Vous avez une simple passerelle ici et la Cité du savoir se situe là. SKEMA est là et le bâtiment « voyageurs » se situe ici. Pour l'instant, c'est un bâtiment que nous avons vu comme extrêmement léger. Encore une fois, aujourd'hui, il ne s'agit pas de parler d'architecture. Je vous signale simplement que le traitement est tout à fait intégrable au paysage dans son ensemble. Ce qui est important, ici, est de voir que nous sommes capables de prendre en considération les profils en travers et les profils en long de sorte à minimiser, vous l'avez vu en coupe, l'émergence. Elle est quand même extrêmement minime.

De la salle

Vous n'avez pas répondu à la question !

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Ici, nous sommes à un enfouissement entre 15 et 22 mètres. Généralement, on admet – surtout les voyageurs qui empruntent ces gares – que les quais ne peuvent être au-delà de 30 mètres. Ici, nous pouvons effectivement enfouir un peu plus les quais de 8 à 10 mètres supplémentaires. Sur l'image que je vous ai montrée, à ce moment-là, nous avons imaginé – comme vous l'avez vu dans la solution de Fugueiret – de recouvrir les quais pour masquer l'impact de la tranchée et, surtout, pour rendre compacte la gare. À partir du moment où nous sommes capables de recouvrir les quais, nous sommes capables de superposer les quais et les parkings pour minimiser l'impact en plan.

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

Encore une fois, la profondeur est une question d'accessibilité à la gare et de réalisation des coûts du projet. Encore une fois, c'est une question de coûts et d'accessibilité des gares. Nous ne faisons pas de gare trop profonde dans ce genre de dispositions, parce que ce n'est pas accessible et cela amène des coûts rédhibitoires au projet ; c'est la réponse.

De la salle

Monsieur CHERRIER, est-ce que ces documents sont accessibles sur internet ?

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

Pour l'instant, ils n'y sont pas. Ils sont présentés ici et ils seront mis en ligne avec le compte rendu de la réunion. Tous les éléments qui sont présentés ici seront disponibles.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

D'autres questions d'habitants. Nous allons vous donner la parole.

Un habitant de Valbonne

Tout à l'heure, dans votre présentation des gares, vous avez parlé de quais de 400 mètres. Je ne comprends pas, puisqu'il s'agit d'une gare pour TER. Les TER ne font pas 400 mètres. Les TGV font 300 mètres et vous avez besoin de 50 mètres de chaque côté, je le comprends ; 400 mètres, cela me paraît complètement démesuré.

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

Pour une gare TER, le besoin est de 220 mètres. Nous avons expliqué que nous avons considéré des quais un peu plus longs avec des positions à 400 mètres. Aujourd'hui, les conditions de réalisation font partie de la concertation. C'est un sujet de fonctionnalité. Nous avons plusieurs cas de figures dans la concertation, qui est ici la réalisation d'une gare Ouest Alpes-Maritimes, sur les trois positions que nous avons vues, qui soit TGV et TER.

La position exprimée par Monsieur DAUNIS est la réalisation d'une gare TER aux Bouillides. C'est une gare qui peut être réalisée dans les conditions que nous venons d'évoquer, et légèrement plus réduite. C'est une gare qui ne fonctionne pas toute seule. Si la gare des Bouillides est TER ou si la gare Ouest Alpes-Maritimes est TER, elle est associée à une gare de Cannes qui est une gare TGV ; c'est la demande qui a été formulée.

C'est donc le couple TGV de cette partie du territoire avec la gare TER qui fonctionne. Dans ce cas, nous sommes dans des conditions de fonctionnement du projet qui sont un peu différentes de celles que nous avons réalisées jusqu'à maintenant. Elles sont différentes des couples TGV-TER. Aujourd'hui, les positions du maître d'ouvrage, et ce qui est porté à la concertation, sont exactement ces différentes possibilités de gares TGV-TER proposées dans le livret 4 : Fugueiret et Les Bréguières. C'est une gare potentiellement TER ou potentiellement TGV-TER en fonction de la concertation, puisque ce peuvent être des discussions. Aujourd'hui, cela fait partie du dispositif de concertation. Une option concerne une gare des Bouillides (spécifiquement TER) qui serait en tout cas associée à une gare TGV à Cannes-La Bocca comme cela est demandé.

Tout cela fait partie du produit lié à la concertation. Il y a plusieurs solutions et il faut bien que nous discutons des avantages et des inconvénients, puisque le but est l'expression et le recueil des avis par rapport à cela. Vous pouvez tout à fait ne pas être d'accord sur une position, mais c'est tout à fait le principe de la concertation. Le principe est d'avoir l'accord ou le désaccord sur telle ou telle position. À ce niveau, c'est vraiment un sujet complètement ouvert.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Puisqu'un *verbatim* est fait, il faut que ce soit enregistré. Si plusieurs personnes parlent en même temps, si vous ne vous présentez pas, si vous vous exprimez alors que d'autres s'expriment, en fait, vous ne permettez pas aux personnes qui sont là d'enregistrer tout ce qui est dit. D'une certaine manière, ce ne sera pas versé au dossier. Je vous demande donc un tout petit peu de discipline. Nous passerons toutes les questions.

Jean-Pierre ROUSSEAU, habitant de Valbonne

Je n'ai pas une question, mais je tenais seulement à vous dire ce que je ressens. Je suis habitant de Garbejaire et je voulais simplement vous expliquer ce que je ressens avec ce que j'ai. Nous habitons un village merveilleux, parce que nous sommes un peu en dehors de la circulation. Pour arriver à Garbejaire, il faut faire un détour. Nous avons donc un endroit calme, tranquille. Là, vous nous proposez une gare importante.

J'imagine déjà, vu de chez moi, ce que cela va donner. En plus, les voies passeront en dessous de chez moi, je me demande ce que cela va donner. Cela fera des travaux pendant je ne sais combien de temps. Encore pire, pour la desserte de cette gare – puisqu'elle n'est pas reliée directement à ce qui existe actuellement comme service de bus –, il va falloir faire une desserte qui m'inquiète énormément.

Cela passe carrément au milieu du village. Pour moi, c'est donc quelque chose d'absolument inacceptable. Je ne peux pas accepter une chose pareille alors que vous nous avez présenté Le Fugueiret qui me semble tout à fait bien. Je ne sais pas si les gens de Garbejaire pensent comme moi, mais...

De la salle

Oui !

Applaudissements.

Une habitante de Valbonne

Entre les plans présentés – quand ils seront réellement présentés – et le tracé réel, peut-il y avoir une déviation de 100 mètres à la dernière minute ? Est-ce que des changements ou des écarts sont possibles à partir du moment où il y a eu les études ou est-ce définitif ?

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

Je fais juste un commentaire : c'est complètement l'objet de la concertation que l'expression des choix. Il y a des choix différents et c'est pour cela que plusieurs solutions sont proposées. En l'occurrence, il y en a au moins quatre avec des caractéristiques différentes. Cela fait partie de la concertation et c'est pour cela que nous sommes là : pour en discuter et que vous exprimiez votre préférence. C'est cela l'objet de la concertation.

Encore une fois, la présentation est extrêmement importante, puisque nous aurons cela sur tous les éléments de tracé. C'est bien pour que le territoire s'exprime sur des variantes contrastées, qui n'ont pas les mêmes avantages et qui n'ont pas les mêmes inconvénients sur le territoire.

Sur les tracés présentés aujourd'hui, vous avez raison, mais 100 mètres c'est beaucoup. Je vais parler d'optimisation des études. Aujourd'hui, nous sommes dans une phase d'études qui a deux grands objectifs :

- considérer que ce que nous présentons est réalisable techniquement. Il y a un engagement du maître d'ouvrage à faire que ce qu'il présente soit réalisable ;
- faire des optimisations de tracé une fois qu'une variante sera choisie.

Cela peut donc varier en profondeur ou en altitude. Varier de 100 mètres, en général, non, parce que c'est beaucoup. Si cela arrivait, c'est qu'il y aurait des contraintes qui nous feraient bouger. Ce ne sont pas des études

précises au mètre carré, ce ne sont pas des études de projet. Il est très important de comprendre que nous sommes dans les itérations. Nous proposons des tracés qui permettent la faisabilité et des choix de variantes.

Aujourd'hui, entre un choix de réalisation d'une gare aux Bouillides, à Fugueiret ou aux Bréguières, les tracés peuvent être à quelques mètres d'écart, ce n'est pas essentiel dans le choix. Par contre, dans les études d'approfondissement, une fois que le choix sera fait, nous apporterons des éléments complémentaires pour préciser ces tracés et, là, nous arriverons à une précision où cela bouge beaucoup moins. Cela peut aussi bouger dans la phase de dossier de projet, une fois que nous avons la phase de déclaration d'utilité publique et que nous faisons les projets d'exécution. Là, nous faisons des sondages très réguliers sur le tracé pour pouvoir faire les travaux. Nous pouvons donc tomber sur des zones que nous n'avions pas perçues comme cela au départ et faire quelques modifications.

Cela peut donc changer, évoluer, jusqu'au bout de la décision de construction du projet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

D'autres habitants ? Monsieur.

Daniel BERTHIER, habitant de Valbonne

J'habite le quartier de Garbejaire. Personnellement, j'ai beaucoup de mal à comprendre le choix des élus, en particulier de l'élu de Valbonne, parce que nous avons sur la commune deux zones principales qui sont, pour l'une, en cours d'aménagement (Les Clausonnes) et, pour l'autre, à aménager (Le Fugueiret), avec une Cité du futur qui doit être réalisée. Je trouvais donc le projet de gare présentée au Fugueiret assez cohérent.

Néanmoins, je ne comprends pas non plus la position qui consiste à dire : « *On veut bien une ligne ferroviaire qui traverse la commune, mais on ne veut pas de gare TGV* ». Tant qu'à avoir la ligne, autant avoir la gare TGV qui va avec.

Applaudissements.

Premièrement, j'ai quelques interrogations sur le tracé de Garbejaire. Sur le tracé qui passe par Garbejaire, dans votre présentation – je parle du livre – vous parlez d'enfouissement sous le quartier de Garbejaire. Vous allez donc passer sous les habitations. Pourquoi venir coller une ligne ferroviaire carrément sous un quartier et au bord d'un quartier qui comprend 4 500 âmes ? Je ne comprends pas. Quand on a fait un tunnel autoroutier à Toulon, tout simplement, les immeubles au-dessus se sont fissurés. Il y a donc ce premier risque.

Deuxièmement, je ne comprends pas autre chose. Quand vous parlez de tranchée couverte, la gare n'est plus enterrée. Si elle est en tranchée couverte, elle est quasiment en surface, en surface sous le stade des Bouillides, devant le quartier de Haut-Sartoux, qui est un quartier qui a déjà de grosses difficultés de circulation. Les gens y ont beaucoup de difficultés à circuler et à vivre correctement. Là, vous êtes en train de massacrer ce lieu. Je ne le comprends pas.

Troisièmement - c'est la toute dernière chose -, il y a la question du parc des Bouillides, qui est un parc merveilleux que vous allez complètement détruire.

Applaudissements.

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

Encore une fois, j'entends ce que vous évoquez. Cela fait partie des éléments que vous considérez comme non positifs dans le cadre de la proposition des Bouillides. Cela fait partie des éléments que vous évoquez et des contraintes du territoire que vous présentez aux Bouillides. Ceci dit, les deux autres propositions de gares ont aussi des impacts différents. J'imagine que d'autres personnes pourraient dire des choses à peu près identiques.

Par contre, de ce que vous évoquez, les passages en tunnel posent des problèmes de construction. Vous avez cité le tunnel de Toulon où cela a effectivement fissuré, mais il y a eu des mesures de compensation de construction qui font que les immeubles sont toujours existants, toujours habité, et les fissures ont été réduites. Il y a donc eu des mesures de construction, cela a un coût, mais le quartier n'a pas été défait. Le tunnel passe sous des habitations préexistantes et nous savons faire des tunnels dans un milieu urbain, nous savons préserver le milieu urbain. Par contre, il y a les zones que vous évoquiez et qui sont entièrement en tunnel et les zones au niveau du stade qui seront en tranchée puis recouvertes, il y aura donc reconstitution.

Ces conditions de reconstitution font partie du travail que nous faisons avec les communes, en direct, pour voir comment cela se passe. Aujourd'hui, il y a des tas de réalisations de reconstitutions en surface qui ont retrouvé, soit leur position d'origine, soit des positions différentes. En dehors du fait que la position d'une gare est forcément pour des logiques urbaines et de transport, cela modifie donc forcément la tranquillité d'un quartier, *a priori...*

De la salle

Il y en a pour 15 ans quand même !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, s'il vous plaît.

De la salle

Le mot c'est « logique urbaine » !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît ! En fait, vous parlez, mais cela ne sert à rien, puisque ce n'est pas enregistré, on ne peut pas l'entendre.

Jean-Michel PARROUFFE, habitant de Valbonne

Je vis et je travaille ici, sur le site de Sophia. J'aurai deux questions. La première est sur l'augmentation des risques d'inondation que vous faites courir à l'ensemble de la région ? S'il y en a, quelles sont éventuellement les mesures compensatoires ?

Ensuite, quels sont les inconvénients que vous voyez à la gare de Fugueiret ?

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

Sur les risques d'inondation, le travail que nous faisons sur l'ensemble des constructions est d'avoir la meilleure connaissance possible des circulations d'eau. C'est un travail qui dépendra justement des choix de position de gare. À un endroit, nous n'aurons peut-être pas à faire ce travail s'il sort de la concertation que ce ne sera pas à cet endroit. Nous aurons peut-être à le faire si c'est ce choix. Dans ce cas, pour les conditions que nous devons prendre en compte, nous faisons un travail un peu plus précis de connaissance du sous-sol par sondages, etc. Aujourd'hui, nous avons des mesures constructives qui permettent de ne pas amener plus de contraintes sur les écoulements. Nous savons le faire. Ce sont des choses réalisées dans plein de zones et plein d'ouvrages souterrains et permettent de conserver les logiques souterraines.

Sur Fugueiret, l'objet de ce type de réunion est de pouvoir mêler les avantages et les inconvénients, en tout cas ce qui est perçu comme tel par les gens qui sont à la concertation. Aujourd'hui, dans le cadre de ce positionnement, vous avez ces éléments de comparaison entre les trois variantes qui sont développés. Vous avez ici, de façon très schématisée, puisque nous souhaitons le présenter sur une diapositive, pour nous, les éléments importants de la situation sur le territoire. Pour Fugueiret, nous avons :

- la proximité de Sophia et de la Cité du savoir ;
- une courte section en viaduc ;
- quelques maisons impactées sur Biot, puisqu'il y a une émergence que nous avons évoquée tout à l'heure ;
- des incidences sur le vallon du Fugueiret ;
- des logiques de conservation du parc de la Valmasque.

On voit que ces éléments sont liés à l'implantation géographique et nous essayons de les prendre en compte. Nous les présentons comme tels, c'est au territoire d'exprimer la valorisation de cela, ce n'est pas à nous. Nous essayons de faire un travail qui présente, en perspective, l'ensemble des impacts. C'est bien la connaissance du dossier et les questions que nous aurons sur ce qui est pris en compte. Honnêtement, pour un impact sur un territoire – nous le voyons au niveau de la salle, puisque les positions et les avis sur telle position ou telle fonctionnalité sont différents –, nous présentons un dossier avec les éléments techniques de réalisation, les services associés à cela et la faisabilité technique. Dans ce genre de position, il y a des avantages et des inconvénients qui font l'objet de cette concertation et qui doivent permettre d'aboutir à une expression du territoire qui soit la meilleure. C'est cela le principe de la concertation, ce n'est pas autre chose. C'est vraiment cela.

De la salle

Pourquoi est-ce qu'il n'y a pas le prix de la ligne 2 ?

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

La gare des Bouillides, puisque c'est une position évoquée lors de la partie de concertation avec les élus, n'a pas le même niveau d'études et nous n'avons donc pas chiffré ces éléments.

De la salle

C'est difficile de comparer.

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

C'est vrai, mais cela fait partie des demandes qui ont été faites. Nous continuons à travailler dessus. Nous estimons que les ordres de grandeur que vous voyez sont des positions qui ne seraient pas doublées pour une position aux Bouillides. C'est dans cet ordre, nous sommes dans ces conditions de réalisation avec la gare de Fugueiret et ce peut être un peu plus ou un peu moins. Ce sont des logiques de section qui sont dans cette zone de coûts.

Jean-Benoit MURAT, habitant de Valbonne

Je vis sur Garbejaire et j'ai deux remarques qui me gênent un peu.

Sur la solution numéro 3, on propose d'éventrer un parc qui est quand même le trait d'union entre les actifs de Sophia et les habitants de Sophia. C'est un parc dans lequel nous faisons tous nos loisirs. Avez-vous pensé au fait que cela risquait un peu de monter les gens les uns contre les autres sachant que, dans le même temps, je vois un golf qui, lui, reste intact ? Là, je me pose des questions.

Applaudissements.

Ma deuxième remarque est plus sur le contenu même du projet. On propose un TER ou un TGV à l'horizon 2030 ou 2050. On est à Sophia-Antipolis, soi-disant la première technopôle française, mais où est l'innovation là-dedans ? Pour moi, avoir un train en 2050... Ce sera la dernière ligne de train de France !

Applaudissements.

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

Sur la justification que vous avez évoquée, quand nous prenons les raccordements, encore une fois, les zones touchées sont liées au profil en travers et au profil en long. Si vous parlez d'un golf, à l'entrée de la ligne Cannes-Grasse, l'une des variantes touche un golf. Ce sont les hasards ou, en tout cas, les essais de mise en situation et en position.

Sur le transport ferroviaire, c'est votre avis, il n'est pas partagé par tout le monde. Aujourd'hui, dans le monde entier, des lignes nouvelles sont créées. En Chine et absolument partout, il y a des lignes nouvelles, des lignes à grande vitesse. Il y a des lignes à grande vitesse en Europe. Le tramway n'a pas la même vocation et n'offre pas le même service. C'est un service de desserte urbaine. Je n'ai pas de réponse à cela si ce n'est qu'aujourd'hui le système ferroviaire reste tout de même l'un des seuls systèmes de transport de masse adapté aux besoins, aujourd'hui et pour demain aussi. Nous n'en voyons pas d'autre poindre et permettant de compenser cela.

Mon deuxième point est que le système ferroviaire n'est pas considéré comme un système unique. Ce système de transport répond à une demande de déplacements complète, nous l'avons évoqué tout à l'heure. Pour qu'une gare fonctionne, elle est interfacée et intermodale. Il y a des trains, des taxis, des bus, des modes doux qui arrivent. Cela fait partie des aménagements et ce n'est pas entièrement à la main du maître d'ouvrage, ce n'est pas entièrement à la main de SNCF, mais c'est de la manière dont on conçoit cela sur le territoire.

Sur les zones que vous évoquez et qui sont évidemment des zones sensibles, il y a encore trois propositions, voire quatre avec la proposition de Cannes. Encore une fois, c'est donc quelque chose qui permet de mettre en perspective les effets ou les impacts sur le territoire, que nous essayons de mettre cela le plus correctement possible pour pouvoir en discuter, et cela fait partie des échanges qu'il y a à avoir entre ce que l'on considère acceptable et moins acceptable. Encore une fois, les positions ou visions sont différentes dans la salle.

Philippe BOURDET, habitant de Valbonne

J'habite à Garbejaire. Je suis retraité, mais j'ai longtemps travaillé sur Sophia, je suis donc un peu sensibilisé aux problèmes de circulation.

Sur le fait qu'il faille faire des choses pour développer les transports en commun, pour le futur et dans le secteur, je n'ai aucun doute. Par contre, pour moi, ce que l'on constate est que ce projet, tel qu'on le voit aujourd'hui, traîne et n'arrive pas à se sortir, malgré ce qui a été dit en 2013, de ce vieux fantasme du TGV qui réglerait le trou dans l'aménagement du territoire des années 70. En fait, aujourd'hui, on parle de transports au quotidien, de bien-être au quotidien, mais les projets qu'il y a dedans ne sont pas ceux-là. On a lâché 2 TER/heure sur Sophia, et alors ? Il n'y a pas de gare. Comment est-ce qu'on se raccrochera ? Comment feront les gens qui viennent du secteur de Vence ou de Saint-Paul-de-Vence ? Que feront les gens qui viennent de Grasse ? Est-ce qu'avec 2 TER/heure on pourra amener des gens de Grasse ici ? Il n'y a rien.

Pour moi, ce projet, aujourd'hui, est bâtard. Il est bâtard, parce qu'il n'est effectivement pas orienté vers le futur. Je pense – je veux bien le croire – que les transports ferroviaires sont pour demain, mais les problèmes d'aménagement, les problèmes que l'on aura avec l'environnement dans 10, 20 ou 30 ans, ce ne sera pas de savoir, quand on prend le train à Cannes à 17 heures 30, s'il va arriver à 21 heures 30 au lieu de 22 heures 30. Il faut être sérieux. Que l'on mette en avant que l'on gagnera 1 heure sur Nice-Paris, c'est dérisoire. Que l'on mette en avant que l'on mettra 10 minutes pour venir de Nice, c'est stupide. On va mettre 10 minutes pour aller de la gare de Saint-Isidore ou de Saint-Augustin à la gare de Sophia. Et après ? Et avant ?

Applaudissements.

J'ai quand même deux objections. J'ai une objection vis-à-vis des gens de projet : arrêtez de penser comme dans les années 70, s'il vous plaît. Arrêtez ! Ce projet, il faut le mettre à plat, c'est une chose. Je sais qu'il y a des nostalgiques du TGV dans la salle. Il n'empêche que, moi aussi, j'aime bien. La gloire de l'industrie française, c'est bien, mais il faut un peu faire le bilan des expériences – quand même – et regarder les vrais problèmes. Tirons la logique de ce qui a été dit en 2013. Les choix de 2013 ont été faits pour de mauvaises raisons d'austérité budgétaire sur les investissements publics, mais il y avait quand même quelque chose d'intéressant, c'est que l'on commençait à se dire : « *Il y a quand même des problèmes plus urgents à traiter que la course sur qui fera 500 ou 1 000 kilomètres le plus vite* ». Que l'on en tire les conséquences, réellement.

Ensuite, j'ai une remarque à faire aux élus locaux, et en particulier à la CASA. J'ai contacté la CASA et le plan de déplacement de la CASA date de 2008. Aujourd'hui, un citoyen *lambda* ne voit rien sortir de la CASA sur ce qui va se passer mis à part le tram-bus. Mais, concrètement, avec les différentes hypothèses, en particulier celles proposées par les élus locaux, que sera-t-il fait pour améliorer la circulation ? Quand va-t-on mettre à jour le plan de déplacements dans le secteur qui nous concerne ici, autour de Sophia ? On peut regarder et discuter

pendant des heures, des journées ou des années de cette ligne de train, mais que fera-t-on autour ? On nous dit : « *On s'en occupera après* ». J'aimerais bien, quand même, que chacun fasse son boulot et que les élus locaux, la CASA en particulier – dont c'est la mission –, fassent leur travail.

Je veux quand même annoncer une bonne surprise. Je suis très touché que des élus, des représentants, ou des responsables de la CASA, qui ne sont toujours pas fichus de nous dire pourquoi le tram-bus n'arrivera pas jusqu'à Garbejaire ou s'il y arrivera un jour, d'un coup, trouvent bien de nous mettre une gare pour avoir 2 TER/heure.

Applaudissements.

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

Encore une fois, je vous laisse globalement libre de vos propos. Simplement, il y a 2 ou 3 points que je voudrais reprendre, parce que je pense qu'il y a besoin de parler des éléments de relation entre Nice Aéroport et Sophia.

Le lien ferroviaire de desserte entre Nice Aéroport et Sophia en 10 minutes change radicalement toute la desserte de Sophia. Vous y avez travaillé et les conditions d'accès à Sophia ne seront pas du tout les mêmes. Les conditions de Nice Aéroport restent quand même la réalisation d'un pôle d'échange multimodal. Vous avez le tram qui y arrive, un aéroport complet et la gestion des mobilités sur ce secteur dans le cadre de l'établissement public de la Plaine du Var. C'est donc bien un pôle d'échange multimodal et c'est bien la performance de ce pôle d'échange multimodal qui change les choses et permettra de faire du report modal.

Aujourd'hui, sur ce secteur – nous étions dans des réunions à Villeneuve-Loubet –, je pense que vous êtes d'accord pour savoir qu'un nombre important de voitures passe et que ces communes sont très lourdement impactées par ces voitures. Elles voient d'un bon œil de pouvoir faire du report modal de la voiture sur ces sections.

Réactions de la salle.

Cela fait partie des échanges généraux.

Vous avez évoqué le lien avec le TGV et, effectivement, nous sommes aujourd'hui sur un projet qui a évolué. Nous ne sommes pas sur un projet TGV, puisque la Ligne Nouvelle aura une infrastructure qui permettra de faire passer les trains classiques et les TER, puisque c'est l'objectif de cette Ligne Nouvelle. Cela impose des contraintes qui sont proposées. La Ligne Nouvelle fera passer à la fois des trains rapides et des TER, puisque nous faisons une répartition des fonctions.

Sur la desserte des Bouillides en TER, dans le schéma de desserte que nous avons prévu à l'origine, nous avons prévu 2 TER/heure et 2 TGV/heure par sens, ce qui fait 1 train au quart d'heure. C'est bien pour cela que nous considérons aujourd'hui qu'il faut que la gare soit desservie à la fois par des trains à grande vitesse et des TER pour avoir une desserte cohérente. Il est vrai que le fait de passer sur une gare uniquement TER à 2 TER/heure n'est pas suffisant, il faudrait passer à 4 TER pour que ce soit cohérent. Cela peut amener un certain nombre de problèmes de fonctionnalités ferroviaires dans cette option, c'est ce que j'expliquais tout à l'heure. Il faut le travailler avec la parité de la gare TGV de Cannes. C'est donc pour cela qu'aujourd'hui, les conditions de réalisation et le coût de cette structure ne sont pas là, puisqu'il faut que nous regardions le problème de plus haut.

Encore une fois, sur les temps de transport, 2 heures 40 et 1 heure de moins, cela change quand même radicalement le transport et les fonctions sur ce tronçon.

Réactions de la salle.

Nous avons 46 millions de personnes transportées par le système ferroviaire en PACA, il y en a donc « un paquet » qui passe sur cette ligne. Il y en aura 90 millions dans quelques années, cela concerne quand même pas mal de personnes.

Sébastien DUPREZ, habitant de Valbonne

Bonsoir. Je travaille à Sophia-Antipolis et j'habite Garbejaire. Je souhaitais comprendre un peu mieux les contours du projet qui, *a priori*, est porté par la Mairie de Valbonne, celui d'une gare TER sur la zone des Bouillides ou de Garbejaire Haut-Sartoux.

Quelle serait la fréquence d'arrêt des trains ? Est-ce que cette ligne serait également empruntée par des trains à grande vitesse ? Quelle serait leur vitesse de circulation, puisque vous passez sous des zones d'habitation. Même avec un tunnel enfoui à 60 mètres de profondeur, j'imagine que les trains à grande vitesse génèrent des vibrations importantes. Je voudrais comprendre un peu mieux les imbrications entre les deux projets d'une gare TER seule et la circulation et le désengorgement d'une ligne à grande vitesse.

Effectivement, toutes les questions autour de l'intermodalité sont importantes, parce que c'est très bien de se déplacer à grande vitesse entre deux points et d'amener de nouvelles dessertes, mais pouvoir y arriver et en partir est également crucial. C'est peut-être davantage une question qui concerne la Mairie, pour le projet dans sa globalité que simplement la partie ferroviaire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

Nicolas GUYOT vous apportera des éléments sur les tunnels et ce que vous évoquez (profondeur, vibrations). Je reviens sur ce que vous venez d'évoquer. Oui, la réalisation d'une gare et les positions font appel à d'autres maîtrises d'ouvrage que celle de SNCF. Cela fait appel à d'autres engagements. Le Conseil départemental a des responsabilités, les fréquences sont définies par l'autorité organisatrice des transports. Aujourd'hui, nous discutons de ce que la SNCF propose. Je rappelle, si nécessaire, que SNCF Réseau a une responsabilité de maîtrise d'ouvrage qui est de mettre en place une infrastructure qui permette de supporter des services qui ne sont pas déterminés par SNCF, mais déterminés, fixés et financés par l'autorité organisatrice des transports qui est la Région.

Ce projet a fait l'objet d'une validation par la Région sur les services de transports qui doivent être apportés (7 à 8 trains/heure dans les grandes agglomérations, 4 trains/heure sur toutes les communes du territoire ou des trains à la demi-heure là où c'est le moins densément peuplé). C'est dans cette logique, qui est une demande des cofinanceurs, une demande de la Région, que le maître d'ouvrage a travaillé à caler une infrastructure pour permettre cela.

Dans la réalisation des gares – je me répète –, la pertinence d'une position est l'ensemble du travail que nous faisons pour les enjeux de mobilité. C'est pour cela que des positions sont importantes à prendre sur le territoire en fonction des positions de gare, parce que les aménagements « extérieurs » liés à la pertinence de la gare, à l'intermodalité, à tous les modes de transports et aux travaux qui seront nécessaires, font partie d'un *scope* de décisions qui relèvent de la Région, du Département, de la Communauté d'agglomération et de la Commune. Cet ensemble fera que cela fonctionnera bien ou un peu moins bien. Aujourd'hui, nous pensons que « ça peut le faire », que cela peut bien fonctionner et c'est pour cela qu'il y a plusieurs positions. Il ne peut y avoir une seule solution satisfaisante pour le territoire.

Encore une fois, je me répète, mais l'objet est vraiment de pouvoir faire des choix préférentiels. C'est exactement comme cela que nous mettons cela dans le dossier. C'est l'expression des tracés préférentiels et des positions de gares préférentielles à la suite de la concertation.

Sébastien DUPREZ, habitant de Valbonne

Et en termes de fréquence de trains ?

Martine BONNEAU, Adjointe au Maire de Valbonne

Je vais quand même un peu répondre, puisque cela fait plusieurs fois que les élus locaux sont interpellés.

Vous l'avez bien compris, je ne vais pas le répéter, nous sommes vraiment sur une concertation par rapport à des projets SNCF. Je voudrais juste rappeler que Monsieur le Sénateur-Maire l'a affirmé tout à l'heure : nous sommes contre un TGV sur n'importe quelle solution des trois, puisqu'il faut bien intégrer que le TGV, c'est aussi et principalement un parking. Je ne sais pas si les uns et les autres connaissent la gare TGV d'Aix-en-Provence, mais ce n'est que du stationnement. En plus, nous savons qu'il n'y a pas forcément les besoins qui puissent exiger une gare TGV sur notre secteur. Ensuite, certains l'ont rappelé : quel est l'intérêt de gagner quelques minutes pour aller à Marseille ou à Nice ?

Ensuite, vous disiez : « *Pourquoi les élus ont-ils eu l'idée des Bouillides ?* » Il est vrai que, sur les deux premiers projets, nous vous l'avons dit, nous sommes excessivement solidaires pour défendre l'environnement et nous ne souhaitons absolument pas que l'une des communes soit pénalisée, touchée.

Applaudissements et réactions de la salle.

Je termine.

Sur les deux projets de Fugueiret et de Bréguières, vous avez remarqué qu'il y a des impacts énormes. Les solutions enterrées ne sont pas totales sur les autres communes et qu'il y a aussi des maisons supprimées. C'est ce qui nous a conduits à demander que SNCF travaille sur un autre projet que nous avons situé aux alentours des Bouillides. Vous avez quand même remarqué que ce projet est vide de précision par rapport à ce que l'on vous a présenté en termes de gare, de réseau, etc. C'est parce qu'en effet, nous leur avons signifié cette option en juin 2016, lorsque les concertations ont plus ou moins démarré. Monsieur le Sénateur-Maire vous l'a rappelé, nous n'avons absolument pas été satisfaits de la manière dont nous avons appris qu'il y aurait éventuellement une solution au Fugueiret.

À un moment donné, nous nous devions d'essayer plusieurs options et nous leur avons demandé de travailler celle-ci. Tout à l'heure, nous vous avons bien expliqué que notre souhait est une solution enterrée ou rien du tout. Ensuite, c'était dans l'idée de faire un maillage avec des systèmes de déplacement pour satisfaire les nécessités et besoins tant de nos habitants que des habitants des autres communes. Le Sénateur vous l'a rappelé, nous travaillons malgré tout au sein de la CASA, fortement, pour qu'il y ait des études menées avec le câble, pour qu'il y ait des solutions douces.

Quelqu'un disait tout à l'heure : « *Je ne comprends pas pourquoi il n'y a toujours pas d'effort à la CASA en ce qui concerne le maillage des réseaux de transport et de déplacement sur Sophia* ». Vous savez que, pour l'instant, nous voyons le BHNS arriver, mais nous ne faisons que le voir. J'ai l'impression que la CASA semble avoir compris qu'il y a quand même un enjeu pour travailler et prioriser Sophia pour réaliser ces maillages.

Aujourd'hui, nous sommes sur une concertation. Nous ne pouvions pas faire l'économie d'autres solutions et s'il émanait un secteur qui pourrait être à étudier, ce soir, c'est le moment.

Je laisse poursuivre les réponses.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Par rapport à la question formulée, Monsieur GUYOT va vous apporter les compléments. Ensuite, nous passerons à Madame, puis je viendrai par ici. Nous prendrons le temps.

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

Pour donner quelques précisions sur les schémas de service et les problématiques qu'ils posent, nous avons ici deux schémas. L'un représente très schématiquement les itinéraires des trains envisagés en Priorité 1 et également en Priorité 2. C'est très schématique :

- la ligne côtière en bas avec Nice et Cannes ;
- la ligne qui part vers Fréjus, Saint-Raphaël, Toulon, etc. ;
- la ligne Cannes-Grasse ;
- cette fameuse boucle dont vous entendez parler.

En bleu, vous avez les itinéraires ou missions TER et, en rouge, les missions TGV. Ces schémas représentent les schémas de service tels que nous les envisagions dans les projets initiaux, avant la proposition d'une gare uniquement TER. Le principe était d'avoir :

- des TER qui font la côte, comme aujourd'hui ;
- des TER qui font la côte et desservent Grasse ;
- la création d'une boucle de ce type qui permet de relier rapidement Nice à Sophia, Sophia à Cannes et revenir sur la côte.

En fait, lors de services entre Sophia et Nice, notamment, elle n'était pas assurée que par des TER, mais également par les trains grandes lignes (TGV ou trains rapides), puisque l'AOT (Autorité Organisatrice des Transports) qu'est le Conseil régional a signifié son intérêt pour avoir, à terme, des services rapides qui puissent relier les grandes métropoles (Marseille, Toulon et Nice) et qui, *a priori*, emprunteraient ce genre d'itinéraire.

Dans ce schéma de service, il y a donc une complémentarité entre les trains régionaux et les trains longue distance.

Il est certain que, si nous n'avons plus d'arrêt TGV à cet endroit, puisque dans ce schéma les TER qui font la boucle sont à la demi-heure en heure de pointe (2 trains/heure) et étaient complétés par l'offre TGV, se posera la question de la pertinence d'une desserte à la demi-heure de Sophia. Si nous devons l'augmenter, se pose la question des conséquences du rajout de TER sur cette boucle. Que deviennent-ils si nous faisons 4 TER/heure ? Nous ne pouvons guère en mettre plus sur la côte, parce que nous avons déjà un schéma de service très dense, et c'est justement l'un des objectifs du projet.

D'ailleurs, il justifie qu'il y ait aussi des investissements dont nous avons peu parlé ce soir, puisque ce n'est pas forcément l'objet de cette réunion locale. Le projet prévoit des investissements assez structurants sur la côte, notamment une quatrième voie dans les gares de Cannes et d'Antibes. Si nous devons densifier la circulation de TER sur cette boucle, il faut donc savoir comment se restructure le schéma de service. Ce sont des réflexions en cours, elles sont aussi en cours avec la dimension citée au départ qui est l'hypothèse d'une gare TER-TGV à Cannes-La Bocca. Comment cela peut-il se réorganiser ? Ce sont des réflexions qui ne sont pas complètement mûres aujourd'hui.

J'ajouterai deux mots, le plus rapidement possible, sur le sujet de la desserte fine, puisque cela a été au cœur des trois dernières interventions. En gros, c'est la problématique de « *on amène des gens à la gare, et après ? Comment arrivent-ils à leur destination finale ?* » C'est un problème que tous les responsables de Sophia connaissent bien et c'est un problème dont nous savons qu'il est compliqué, structurellement, parce que Sophia est constituée en archipel ou en nœuds relativement peu denses ou d'endroits denses et d'autres pas. C'est un problème structurel auquel tout le monde a à faire face. Nous cherchons des solutions, Sophia 2030 en a proposé, Monsieur DAUNIS a cité tout à l'heure la proposition de projet de transport par câble.

En tout cas, il est sûr que, que le projet se fasse ou pas, nous avons cette problématique pour la desserte de Sophia à long terme, soit pour amener des gens venant travailler au plus près de chez eux, jusqu'à la fin, soit pour les amener de la gare jusqu'à leur lieu final. Cette desserte fine et un peu ponctuelle se présente dans les deux cas – peut-être pas avec les mêmes réponses –, mais tout ce qui est développement de transports innovants, de transports individualisés, si l'on peut dire, de transports automatiques (jusqu'au vélo électrique), de bus et de TCSP. Cela répond aussi à cette problématique.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur demandait quelle est la vitesse de circulation dans les tunnels.

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

Les vitesses praticables par les trains sur cette ligne ont évolué avec le projet. Aujourd'hui, sur la portion de ligne que j'ai décrite (sur la boucle), nous sommes autour de 200 km/heure. Sur la portion entre Le Muy et la Siagne où, *a priori*, nous n'avons pas d'arrêt intermédiaire et où, en Priorité 2, l'intérêt est de gagner du temps, nous monterions jusqu'à 270 km/heure.

Les conséquences du choix de la vitesse sont multiples. Plus la vitesse est haute, plus le tracé est difficile à tordre et donc à insérer dans le territoire correctement. Plus la vitesse est haute, plus les sections excavées sont importantes pour une question d'effet de souffle et de pression provoquée par le train à son passage, donc plus les coûts sont importants.

Anne LAIRAUD, habitante de Valbonne

J'habite Sartoux et j'apprécie la qualité de vie de Sartoux. J'entends parler de cet anneau qui va favoriser les actifs. Cet anneau va servir les actifs pour venir travailler sur Sophia, éventuellement quelques Valbonnais pour aller travailler, mais *quid* de la rentabilité de cette ligne les week-ends et les jours fériés ? Ne risque-t-on pas d'avoir une gare absolument vide avec aucun train qui ne circulerait ? C'est-à-dire que nous aurions vraiment tout perdu, nous aurions tous les inconvénients et pas d'avantage pour aller à Nice, etc.

Applaudissements.

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

La question que vous posez est celle de l'utilisation de la gare le week-end. Nous avons des services calés par rapport à cela et, effectivement, nous n'aurons pas forcément la même demande de transport. Il faudra donc ajuster le week-end par rapport à cela, c'est comme partout ailleurs. Le réseau ferroviaire a une densité et des services la semaine et d'autres services le week-end, mais ce n'est pas le vrai sujet de la rentabilité. Le week-end fait partie des horaires de service qui existent toute l'année, qui sont changés tous les ans et évoluent en fonction des besoins. Ce n'est pas à partir de cette donnée que nous faisons la rentabilité de la ligne.

La rentabilité de la ligne est globale. Elle se fait par le calcul socioéconomique sur :

- les conditions d'apport à la société par rapport aux déplacements ;
- les enjeux d'amélioration des temps de transport (le temps est une donnée importante dans la valorisation socioéconomique du projet) ;
- l'impact que le projet a sur le territoire de façon générale dans les déplacements.

C'est ce qui fait globalement la rentabilité socioéconomique. C'est un calcul général qui n'est pas directement lié aux utilisations de week-end. Ce n'est pas quelque chose qui se mesure sur « *on a tous les inconvénients ou pas* ». Le choix de position d'une gare est le choix de la pertinence de l'aménagement d'un territoire à un moment donné et cela a donc une pertinence en permanence. Une fois installé, il faut que l'équipement soit le plus pertinent possible et, encore une fois, le mode ferroviaire n'est pas unique. C'est l'ensemble des aménagements qui contribue et concourt à sa pertinence.

Madame BERTHIER, habitante de Valbonne

J'habite Garbejaïre. Comme Martine BONNEAU a bien souligné le regret des élus d'être mis devant le fait accompli des deux premiers choix, nous, nous avons le regret d'être mis devant le fait accompli du troisième choix.

Vous avez dit que vous n'avez pas eu le temps de bien étudier le parcours sur Garbejaïre et j'aimerais savoir si vous avez un peu étudié le souterrain sur le village de Garbejaïre et ce que vous en pensez vu les niveaux de

sous-sols qu'il y a sur le quartier. Selon les immeubles, il y a trois niveaux de sous-sol. Je voulais savoir ce que vous en pensez.

Après, excusez-moi, mais quand vous parlez des concertations et quand on entend Monsieur DAUNIS dire « *les 2 premières parties, ce sera niet, niet, niet* », quel choix nous reste-t-il ?

Applaudissements.

De la salle

C'est une concertation « à la Soviet » !

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

Le sujet de la concertation est important, Madame. Vous évoquez un sujet qui est ressenti généralement et je veux répéter le contexte dans lequel cette concertation a été mise en place et les contraintes de cette concertation.

Une concertation, c'est un maître d'ouvrage qui doit réaliser un projet dans le cadre d'une décision, d'une gouvernance, et propose au territoire différents scénarios à valider. Il y a, ici ou là, des positions des élus qui sont diverses et variées sur l'acceptation de ces variantes ou pas. Cela fait un élément lié à la concertation, cela ne fait pas la concertation. Vous avez la possibilité de vous exprimer par rapport à cela. Je comprends très bien ce qu'il se passe, mais le principe de la concertation est l'expression du public. Les élus font partie du public au sens de la concertation et ils émettent des positions qui sont claires, celles qui sont données. Pour autant, vous avez le droit, vous, d'émettre un avis sur le dispositif, et c'est tout le sens de la concertation. Je ne peux pas dire mieux que cela.

Effectivement, sur les Bouillides, c'est un peu général. Nous avons des données sur les sous-sols liées aux études que nous réalisons. Nous faisons des études de tracés avec des bureaux d'études qui font des études à partir de données du bureau de géologie et d'un ensemble de données et de connaissances du territoire avec tous les sondages que nous avons faits. Nous avons fait un certain nombre de sondages sur le territoire pour pouvoir augmenter notre connaissance, mais précisément, sur les tracés qu'ils pourront choisir, nous avons besoin de refaire ces zones de sondage. Nous connaissons donc mieux les choses. Je ne suis pas capable de vous répondre tout de suite en vous disant « *je connais parfaitement cela* », parce que si ce choix ressortait, nous ferions alors, dans les études d'approfondissement, des sondages qui nous permettraient de connaître beaucoup mieux le territoire. Cela ferait l'objet de discussions que nous aurions avec vous par la suite, puisque nous n'arrêtons pas la concertation, nous continuerons à concerter.

Une fois que le positionnement sera pris sur le territoire par rapport à cette concertation, quand nous en ferons un bilan que nous dirons « *c'est telle option de gare et telle option* », les études seront poursuivies, et poursuivies dans le cadre de la concertation. Nous continuerons de travailler sur la concertation et les échanges avec le territoire.

Francine BEGOU-PIERINI, « Groupement des Associations de Défense des Sites de l'Environnement de la Côte d'Azur »

Je représente le groupement des associations des Alpes-Maritimes pour l'Environnement et nous sommes agréés pour l'environnement depuis 1974.

Ma question est que vous nous faites un tracé de la nouvelle ligne en surface dans le lit principal et le lit majeur de la Valmasque. Il faut savoir que dans cette même Valmasque il y a eu plusieurs embâcles, dont 1 de plus de 6 mètres de haut. Au niveau du pont, l'eau de la Valmasque est arrivée au tablier, cela veut dire 15 mètres au-dessus de son lit normal. Ma question est : quel est l'impact sur les inondations ? Quel est l'impact sur cette ligne ? Cela fait froid dans le dos.

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

Le risque d'inondation est évidemment omniprésent dans les études compte tenu de l'actualité récente et, de toute façon, des spécificités de la région. Nous n'avons de toute façon pas le choix, les instances de tutelle, en particulier la DDTM (Direction Départementale des Territoires et de la Mer), sont avec nous dans le groupe de travail et la règle est « pas d'aggravation du risque ».

Vous citez cet exemple de la Valmasque, mais aux Bouillides, nous sommes aussi dans une zone qui est dans l'atlas des zones inondables.

Francine BEGOU-PIERINI, « Groupement des Associations de Défense des Sites de l'Environnement de la Côte d'Azur »

Sur la Valmasque, vous faites à peu près 3 kilomètres.

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

Nous avons un certain nombre d'aménagements prévus pour la transparence hydraulique. En fait, la problématique pour la non-aggravation du risque est :

- la transparence hydraulique ;
- la non-aggravation, donc la compensation, si besoin, dans certains cas.

Des ouvrages ont été construits, notamment pour la LGV Méditerranée, dans le lit du Rhône. Ils ont montré que nous savons faire des ouvrages sans aggravation du risque. Depuis, il y a eu des crues – des crues importantes – qui ont non seulement montré que les ouvrages tenaient, mais surtout qu'il n'y a pas eu d'aggravation du risque. Techniquement, nous savons le faire.

Cela fait partie d'études. Je ne peux pas vous dire que c'est défini et calé au centimètre près, ce sont des études qui progressent petit à petit. En cela, je fais écho à l'interrogation qui a été émise tout à l'heure sur le fait que le projet pouvait bouger. Oui, il peut bouger pour diverses raisons. Les études hydrauliques se font au fur et à mesure des études, elles s'affinent et les résultats seront soumis à la DDTM. Nous serons évidemment soumis à la loi sur l'eau et ces résultats passeront non seulement dans les services de la DDTM, mais aussi, à l'autorité environnementale. Tous ces gens vérifieront bien que nous sommes « dans les clous ».

Il n'y a pas d'impossibilité technique, mais il y a une grande attention à ce sujet.

Francine BEGOU-PIERINI, « Groupement des Associations de Défense des Sites de l'Environnement de la Côte d'Azur »

Je vous informe quand même que La Brague est passée 1,5 mètre au-dessus de l'autoroute.

Fanny BELLAIS, habitante de Valbonne

J'ai trois questions. J'habite à Garbejaire depuis 30 ans et je me suis beaucoup baladée dans le parc des Bouillides, je connais parfaitement les lieux.

Ce qui m'étonne est que l'on puisse mettre une gare sous le stade. Pendant combien de temps ce stade sera-t-il à découvert et non utilisable par les enfants du site, notamment les enfants du CIV et tous les gens qui l'utilisent régulièrement, c'est-à-dire tous les travailleurs de Sophia ? C'est ma première question.

Ma deuxième question est que vous n'avez pas répondu au niveau des vibrations sur les tunnels souterrains. J'aimerais bien avoir des précisions, parce que je me rappelle avoir vécu à Paris et avoir régulièrement entendu les métros passer. Je voudrais donc savoir exactement ce qu'il en est ?

L'endroit, pour les travailleurs du site choisi (au bout de la Bouillide), n'est pas le centre de Sophia-Antipolis. Cela veut dire que, de toute façon, il faudra qu'il y ait d'autres navettes tout autour et qu'il y en ait beaucoup. Je trouve que le lieu est hyper mal choisi pour mettre une gare de TER pour desservir les travailleurs qui viennent de Nice et des autres villes et les étudiants alentours. Toutes les grandes écoles sont sur la route des Lucioles. Pourquoi cette gare, là ?

Applaudissements.

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

Sur le temps des travaux, aujourd'hui, nous sommes généralement autour de 7 à 8 ans de travaux sur l'ensemble du projet. Cela ne veut pas dire que, localement, à cet endroit, nous aurons cette durée. C'est une durée générale. Sur cette zone, il faudra que nous réalisons des plans, parce que tout dépend des aménagements que nous réaliserons en même temps. Dans les appels d'offres prévus à la réalisation, les temps de réalisation sont globalement autour de 7 ou 8 ans de travaux, mais ce peut être réduit. En général, ce n'est pas plus long que cela et ce peut être réduit.

Effectivement, pendant cette période d'excavation, si la gare est creusée à cet endroit, le stade ne sera pas utilisable. Nous utiliserons la surface, il n'y a aucun problème là-dessus, elle sera clairement utilisée pour les travaux. Après, il sera reconstitué. Nous avons une hauteur de couverture qui permet de recouvrir la ligne et d'avoir tous les aménagements que nous voulons en considérant que la place n'est pas tout à fait la même, cela se fait partout ailleurs.

Sur les vibrations, aujourd'hui, les méthodes de construction d'une ligne n'ont rien à voir avec le métro parisien qui est tout de même un peu ancien. Si vous prenez la ligne 14 et que vous habitez au-dessus, il n'y a pas de vibration. Aujourd'hui, ce sont des couvertures de 20 à 30 mètres de terre au-dessus du tunnel, il n'y a pas d'effet de vibration. Ce que disait Nicolas GUYOT tout à l'heure est que nous faisons un optimum entre la vitesse de passage (là, nous arrivons en gare donc, dans cette zone, nous ne sommes pas à de grandes vitesses), la section du tunnel et la poussée d'air à l'intérieur. Comme c'est un tube dans lequel on entre, il y a des effets

d'aéraulique importants, mais il n'y a pas de problématique spécifique aux vibrations sur les lignes construites aujourd'hui.

Aujourd'hui, quand vous prenez le train sur les lignes nouvelles, cela ne vibre pas. Vous n'avez pas de choc de rail, nous avons de longs rails de 400 mètres, il n'y a pas tous les effets que nous connaissons et qui se produisent sur le métro à Paris.

De la salle

Et l'endroit ?

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

Encore une fois, nous nous sommes expliqués à plusieurs reprises sur ce sujet : des positions de gares ont été proposées par le maître d'ouvrage dans le livret 4. Il s'agissait de Fugueiret et des Bréguières qui étaient les choix du maître d'ouvrage. Il y a eu des discussions pour regarder une troisième position, puisque ces choix étaient considérés comme inacceptables par les positions faites pendant cette concertation. Nous sommes donc arrivés sur un troisième choix qui dépendait de cette discussion que nous avons eue, ni plus ni moins.

Aurélien DELAY, usager

J'habitais Garbejaïre jusqu'à récemment et je travaille sur Sophia. Je suis un simple usager.

J'ai senti une certaine hostilité au TGV dans la salle et je vais prendre sur moi la lourde tâche d'essayer de le réhabiliter. Tout est une question – tout le projet est d'ailleurs à propos de cela – de report modal. Les routes sont saturées, vous le savez très bien, et toutes les routes du littoral sont même dangereuses et polluées. Ce n'est donc pas une question de gagner 10 minutes par ci et 10 minutes par là. Un, déjà, c'est beaucoup plus. Deux, avec Nice-Marseille en 1 heure 40, c'est plus court qu'avec la voiture. Cela veut dire qu'à partir de maintenant les gens vont envisager de prendre le TGV pour faire Nice-Marseille plutôt que prendre la voiture. C'est donc moins d'accidents, moins de pollution et le reste.

Réactions de la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît ! Laissez Monsieur terminer. Je vais vous donner la parole.

Aurélien DELAY, usager

De plus, vous avez l'air d'opposer TER et TGV, mais je dis « bien au contraire ». Monsieur CHERRIER l'a très bien expliqué, grâce au système plutôt ingénieux de la boucle ferroviaire le poids des trains du quotidien sera assuré par le TGV entre Nice et Sophia. Il a bien dit : « *Si la gare de Sophia n'est pas une gare TGV, alors, ce seront des TER du littoral qui seront retirés pour les mettre sur le nœud Nice-Sophia* ». Vraiment, est-ce que le littoral (Nice, Antibes, Cannes) peut se permettre d'avoir moins de TER ? Je dis non. Il faut donc profiter de ces TGV entre Nice et Sophia pour faire nos trajets du quotidien.

Enfin, une autre utilisation de la boucle qui me semble très intéressante et qui n'a pas été mentionnée jusqu'à présent, c'est le trajet Cannes-Sophia en 15 minutes, il me semble, je l'ai vu dans l'un des dossiers d'études. Il me semble que c'est absolument essentiel, Cannes étant la troisième ville du département. Maintenant, imaginons que la gare TGV soit à Cannes-La Bocca et pas à Sophia, nous tombons dans le scénario de la petite flèche verte qui part vers le haut. J'ai même vu sur les prospectus distribués ce matin en gare d'Antibes qu'elle partait vers Grasse, on ne sait vraiment pas où elle va.

À partir de là, j'ai deux questions. Est-ce que ce trajet Cannes-Sophia est toujours d'actualité avec la gare TGV à Cannes-La Bocca ? Pour tous ces gens qui sont inquiets des trajets, pouvez-vous nous assurer que la ligne qui partirait de Cannes-La Bocca vers Sophia serait en souterrain et quels en seraient les impacts sur l'environnement ? Merci.

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

Nous avons automatiquement une desserte de Sophia-Antipolis avec une gare de Cannes. Aujourd'hui, nous avons la possibilité de reprendre la ligne Cannes-Grasse, mais nous avons vu qu'en fonction des choix qui sortiront de la concertation, avec une gare TGV-TER ou une gare purement TER, nous avons cette logique de desserte de 4 trains/heure qu'il faudra gérer. Si nous avons une gare TGV-TER, nous aurons 2 TER/heure plus 2 TGV, donc une desserte au quart d'heure. Si nous n'avons qu'une gare TER, il faut que nous gérons 2 TER supplémentaires et donc que nous regardions comment cela se passe dans cette partie. C'est probablement un peu compliqué, puisqu'il faudrait probablement que l'on retire des TER sur la côte pour pouvoir les faire passer. Ceci dit, il faut que ce travail soit complètement fait, puisque nous n'avons pas la position définitive de la gare de Cannes-La Bocca et qu'il y a aussi des répercussions potentielles sur l'arrivée de la Priorité 2, plus tard, si nous avons une gare TGV-TER à Cannes. Cela modifie les conditions générales d'étude du système ferroviaire et donc des enjeux socioéconomiques, des transports, etc. Si cette variante était choisie, il y aurait des études complémentaires.

Pour la flèche, oui, si nous ne pouvons pas passer par cette ligne Cannes-Grasse et si nous avons une solution de passage en direct en souterrain, nous serons totalement en souterrain de la gare de Cannes-La Bocca jusqu'à une gare de desserte de Sophia-Antipolis. Ce serait totalement en souterrain et il n'y aurait donc pas d'impact sur la partie surface.

Emmanuel GAULIN, Président « Club Business Alpes Méditerranée »

Je suis référent pour l'UPE (Union Pour l'Entreprise) des Alpes-Maritimes à l'aménagement du territoire en concertation avec la Chambre de commerce et d'industrie de Nice Côte d'Azur.

Il y a effectivement eu beaucoup d'échanges ce soir. Il me semble que la salle est chaude. Je ne suis pas venu avec une protection rapprochée, j'espère que cela va bien se passer à la sortie, parce que je vais quand même apporter quelques avis favorables à cette concertation.

Réactions de la salle.

De manière générale, nous avons quand même trouvé des avantages à la mise en place de cette Ligne Nouvelle entre Nice et Cannes en passant par Sophia-Antipolis. Ils sont même nombreux.

Je dirais que le premier avantage est de faciliter des déplacements sur le territoire des Alpes-Maritimes. Je travaille à Sophia, tous les matins je perds une demi-heure dans les embouteillages.

Réactions de la salle.

S'il vous plaît ! Le soir, je perds aussi une demi-heure dans les embouteillages. C'est donc améliorer les conditions de déplacement sur le département des Alpes-Maritimes avec une baisse de la congestion routière et autoroutière grâce au report sur le chemin de fer.

Il faut savoir que d'ici 2030 il va y avoir une augmentation de 20 % de la démographie et 20 % de démographie, c'est un quart d'embouteillages en plus, si nous ne faisons rien aujourd'hui, sur le département. Il est extrêmement important de trouver des solutions. Nous avons aujourd'hui affaire à un projet structurant. Quand il y a des problèmes, je pense qu'il faut toujours trouver des solutions et réellement y réfléchir. Il faut aussi améliorer la fluidité entre les villes et les zones d'activité. À côté de Sophia-Antipolis, il y a le projet de la plaine du Var, une opération d'intérêt national, où il est prévu de créer 30 000 emplois.

Avec les 36 000 salariés de Sophia-Antipolis plus les 5 000 étudiants et les 30, voire 40 000 emplois sur le projet d'intérêt national de la plaine du Var, le seul réseau qui relie ces deux zones d'activités est la route. Si nous pouvons avoir, demain, une ligne de chemin de fer entre ces deux zones d'activité, je pense que ce sera une richesse pour le territoire. C'est aussi chercher un équilibre territorial, naturellement, par rapport au littoral. Il est important que l'on ait un réseau qui puisse se mettre en place avec l'ouverture d'une gare sur Sophia-Antipolis.

Un autre avantage et bénéfice – non des moindres – est qu'il s'agit d'un plus pour l'économie de notre territoire, pour les entreprises azuréennes. C'est un bénéfice qui nous est relativement cher. Pourquoi est-ce un plus ? Tout simplement, parce que cela va faciliter les déplacements, les accès aux entreprises, les accès pour résoudre les problèmes de livraison. C'est aussi un gain de temps et de productivité. Aujourd'hui, dans les embouteillages entre Nice et Sophia-Antipolis, on perd 25 jours de travail par an et cela ne va pas s'arranger.

Réactions de la salle.

De la salle

Les gens ne sont pas payés pendant leur transport ! Les gens ne sont pas payés pendant leur transport !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Laissez Monsieur terminer !

Emmanuel GAULIN, Président « Club Business Alpes Méditerranée »

Pour les collaborateurs, pour les gens qui se trouvent dans les embouteillages le matin, ce sont 25 jours de temps perdu dans les transports et cela va augmenter de 7 jours d'ici 2025, puisque rien n'a été fait. Puisque rien n'a été fait, cela va augmenter de 7 jours et on va passer à 32 jours. La situation est quand même relativement alarmante sur ce point. Quand on est dans les embouteillages, cela coûte de l'argent. Une étude a été menée et dit que, chaque année, ce sont 17 milliards d'euros. Cette étude a été menée en 2014. Pour rappel, le trou de la Sécu, en 2013, était de 13,4 milliards d'euros. Les embouteillages coûtent donc plus cher que le trou de la Sécu.

Réactions de la salle.

S'il vous plaît ! Pour tout un chacun et pour moi, quand je suis dans les embouteillages, cela me coûte de l'argent. Cela me coûte de l'argent. Entre l'essence, le péage et les embouteillages, j'en ai à peu près entre 400 et 450 euros par mois. Donc, une solution ferroviaire me permettrait, de mon côté, de faire des économies et permettrait aussi aux collaborateurs des entreprises de faire des économies de manière générale.

Réactions de la salle.

S'il vous plaît ! J'ai bientôt fini, j'ai bientôt fini !

Réactions de la salle.

Un autre avantage, et j'en terminerai là, est que cela a un impact positif sur l'environnement, la sécurité et la qualité de vie. Il est sûr que si l'on va aux Bréguières et que l'on parle de la gare des Bréguières, les habitants des Bréguières diront : « *On n'est pas d'accord* ». Si l'on est ici, c'est normal que l'on ne soit pas d'accord avec une gare.

Réactions de la salle.

De la salle

On avait des arguments qui n'étaient pas de ce niveau-là. Arrêtez de nous insulter et de dire que nous ne pensons qu'à notre petite chapelle !

Emmanuel GAULIN, Président « Club Business Alpes Méditerranée »

Je n'ai pas dit cela, Monsieur. Je n'ai pas dit cela.

De la salle

Il y a 10 000 habitants à Biot que l'on va sacrifier avec ce projet !

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

S'il vous plaît ! Cela n'a aucun sens.

Réactions de la salle.

S'il vous plaît ! S'il vous plaît ! S'il vous plaît !

Réactions de la salle.

S'il vous plaît ! Les arguments qui ont été déployés sont recevables. Vous en avez discuté, mais nous ne pouvons pas échanger comme cela, cela n'a pas de sens.

Réactions de la salle.

Il n'y a pas de problème, l'expression a été faite. Il y a d'autres questions qui arrivent.

Réactions de la salle.

S'il vous plaît ! Si l'on veut poser d'autres questions, je vous propose, puisqu'il est 21 heures, de prendre deux ou trois dernières questions. Après, nous arrêterons la réunion, s'il vous plaît.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais demander à Monsieur qui... *Réactions de la salle.* Écoutez, vous vous comportez comme vous vous comportez. Il n'y a aucune raison que l'on vous privilégie...

De la salle

Cela fait 10 ans qu'on attend la parole ! Cela fait 10 ans qu'on attend la parole ! On discute dans des cénacles où l'on n'a pas le droit de mettre les pieds !

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

S'il vous plaît ! Tout le monde s'est exprimé comme il faut jusqu'à maintenant.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous allez avoir la parole.

Michel ROCHETEAU, habitant de Valbonne

J'habite Garbejaire. Une petite proposition locale avec humour : Pourquoi pas une gare aux Clausonnes à la place d'un énième centre commercial ?

Applaudissements.

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

S'il vous plaît !

Pierre BOURRION, habitant

J'habite entre Biot et Valbonne. Par rapport à l'intervention précédente, j'ai bien compris que ce monsieur voulait que les salariés prennent le train pour que, lui, puisse rentrer en voiture.

Applaudissements.

J'ai une deuxième remarque. Est-ce qu'il y a eu une étude sur la population susceptible d'utiliser ce train. Oui ? Dans les villages, on n'a pas été interrogé. Parce qu'il faut quand même bien savoir que Sophia-Antipolis, comme cela a été dit, c'est une technopôle. La majorité des gens qui travaillent sur Sophia sont des cadres, des ingénieurs, des techniciens supérieurs qui...

Réactions de la salle.

Ce n'est pas vrai ?

Réactions de la salle.

Ces gens-là, ce n'est pas une population qui prend le train. Ces gens-là, ils n'ont pas d'heure le matin, ils n'ont pas d'heure à midi et ils n'ont pas d'heure le soir ! Ils rentrent à toute heure. Quand ils rentrent un peu plus tôt, c'est pour passer par Castorama, Leroy-Merlin ou pour faire les courses. Ça, avec votre train, ce ne sera pas possible. Votre TGV, je regrette, mais ce n'est pas un omnibus, donc qui va-t-il trimballer ? Des Niçois. Les Niçois, c'est 10 % de la population des travailleurs à Sophia ! 4 milliards d'euros pour 10 % de la population !

Réactions de la salle.

Votre projet est fait pour passer du fret, pour passer du TGV, mais ne nous le vendez pas en faisant croire que cela va améliorer la circulation et les travailleurs à Sophia.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît ! Nous allons essayer d'apporter des éléments de réponse.

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

Ce projet n'est absolument pas pour faire passer du fret, parce que le profil en long de la ligne ne permettra pas de faire passer du fret. Il ne permettra pas de faire passer du fret.

Pierre BOURRION, habitant

Vous en avez parlé au début !

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

Le fret passera par la ligne classique. Il n'y aura absolument pas de train de fret passant par la Ligne Nouvelle, ce n'est pas possible.

Après, chacun est juge de ses positions. Ceci dit, aujourd'hui, les besoins de transport sont régionaux, ils ne sont pas que sur la liaison Sophia-Antipolis - Nice. Sophia-Antipolis est une zone de chalandise importante qui ramène de la clientèle sur l'ensemble, qui permet des fréquences TER, mais aussi grande vitesse, puisque nous en avons parlé, ou en tout cas, longue distance. C'est donc un système performant qui propose des positions de gare.

La gare Ouest Alpes-Maritimes est une gare qui fera entre 2 et 3 millions de voyageurs. C'est une gare qui sera performante, beaucoup de gens la prendront. Tous les gens ne la prendront pas pour faire de la desserte locale, mais c'est une gare qui sera quand même assez performante. Elle a donc sa pertinence sur le territoire. Ces chiffres sont à peu près identiques, quelle que soit sa position parmi les trois que nous avons données, puisqu'il n'y a pas de variation par rapport à cette logique. Il faudrait qu'elle soit complètement sur une autre position pour que cela change les données.

Encore une fois, les avis que vous avez sont aussi pour faire le choix dans les trois positions de gares.

Réactions de la salle.

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

S'il vous plaît, on a un complément d'information sur la question de Monsieur. C'est juste pour essayer de visualiser un peu le territoire. Nous avons fait deux cartes avec les temps d'accès à une gare TER-TGV en essayant de tenir compte, comme nous le faisons dans nos études, des accroissements de population, de l'emploi, des projets de développement du territoire et des évolutions du réseau viaire. Là, ce sont des temps routiers.

La tache rose, ce sont les gens qui seront à moins d'un quart d'heure d'une gare TER-TGV en 2030 à savoir Cannes, Antibes ou Nice. Nous avons ensuite la carte équivalente avec une gare Ouest Alpes-Maritimes et une gare en plus à Nice Aéroport. On voit que beaucoup plus de gens se retrouvent à un quart d'heure d'un point d'entrée des TER et TGV sur le territoire. Cela représente 30 % d'emplois en plus et 15 % d'habitants supplémentaires à 15 minutes d'une gare TER-TGV.

Cette slide donne les ordres de grandeur de la fréquentation de la gare. Selon les horizons, entre la Priorité 1 et la Priorité 2, les ordres de grandeur sont ceux de la fréquentation de la gare de Cannes et Antibes aujourd'hui. Dans l'ordre, c'est plutôt Antibes, puis Cannes.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vu l'heure, nous allons prendre les dernières questions sachant qu'il y a d'autres réunions. Demain soir, ce sera à Mougins. Certaines personnes viennent aux autres réunions. Monsieur ne s'est pas exprimé. Je vais prioriser les personnes qui ne se sont pas exprimées.

Un participant

Merci beaucoup pour cette réunion. J'ai l'impression de rajeunir de 35 ans à 36 ans par rapport au projet de l'A8 bis qui n'a jamais vu le jour. Je ne serai pas là dans 30 ans pour voir si celui-ci voit le jour. Bonne chance à vous.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous propose que nous arrêtons. Il est tard, les esprits se sont un peu échauffés. Je pense que nous allons arrêter. Merci pour votre présence, merci pour votre participation. Pour ceux qui le souhaitent, vous pouvez revenir demain à Mougins.

La réunion se termine à 21 heures 08.