

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE LOCALE CAGNES-SUR-MER, 20 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 29/10/2016

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



SOMMAIRE

PRESENTATION DES PARTICIPANTS	3
--------------------------------------	----------

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR	4
--	----------

ECHANGES AVEC LA SALLE	16
-------------------------------	-----------

La réunion s'ouvre à 18 heures 40.

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

PRESENTATION DES PARTICIPANTS

Patrick GUEVEL, Adjoint au Maire de Cagnes-sur-Mer

Bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue pour cette réunion de concertation sur la Ligne Nouvelle TGV, Ligne Nouvelle PACA. On va y revenir.

Je vous prie d'excuser le retard de Monsieur le Sénateur-Maire, qui viendra nous rejoindre en cours de réunion. Nous avons organisé la réunion pour qu'il puisse nous rejoindre. Vous aurez le loisir de lui poser toutes les questions que vous souhaitez, pour avoir son sentiment sur ce projet.

Je salue en même temps les élus qui sont présents, de la majorité et de l'opposition. Il y a une très grande représentation du Conseil municipal de Cagnes-sur-Mer. J'ai remarqué aussi qu'il y avait Monsieur Jean-Marie EBEL, de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), que je salue, et beaucoup de représentants de présidents et de membres des comités de quartier. Cela montre tout l'intérêt que vous portez à ce dossier.

Avec moi, pour commencer la réunion, nous aurons Monsieur PRÉA de SNCF Réseau, qui est le Directeur technique, et Monsieur CHERRIER, qui est le Responsable de communication au grand public et un homme du sérail de la SNCF.

Au cours de ce début de soirée, je vous propose que nous ayons trois séquences distinctes. La première séquence, je vais donner la parole aux gens de la SNCF, qui vont vous présenter la genèse de cette réunion de concertation, vous expliquer pourquoi ils sont là et où ils en sont sur leurs études. Le deuxième temps, vous aurez l'occasion d'échanger avec eux sur les questions essentielles du projet, non seulement sur le passage à Cagnes-sur-Mer, mais toutes les questions que vous vous posez et que vous n'avez jamais osé poser. La SNCF pourra vous répondre sur cette Ligne Nouvelle. Enfin, dernier temps, le Sénateur-Maire pourra répondre à l'ensemble de vos questions.

En préambule, on parle maintenant non plus d'une ligne à grande vitesse, mais on parle d'une Ligne Nouvelle. Je pense que là-dessus, ils vont avoir l'occasion de s'exprimer et de voir quel est l'impact qui vous intéresse le plus sur Cagnes-sur-Mer, mais on ne va pas le dévoiler tout de suite, puisque, *a priori*, il n'y a pas d'impact, vous allez repartir tout de suite et donc la réunion va plutôt tourner court. Nous n'aurons plus l'occasion de parler. Je laisse le soin aux experts de la SNCF de dévoiler le projet, de dévoiler la concertation et de vous faire part du point du dossier.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Juste un mot sur la concertation. Bonsoir, Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya, en charge d'assister SNCF Réseau pour tout un tas d'information du public et de concertation sur ce projet. J'animerai les échanges et je vous donnerai quelques consignes pour les prises de parole et l'enregistrement, sachant que

cette réunion est une réunion publique officielle, qui est inscrite dans un processus de concertation officiel. Vous le voyez, un *verbatim* de tous les échanges, de toutes les interventions, sera réalisé. Il y aura d'ailleurs publication de ces éléments ensuite. Pour les prises de parole, on vous demandera de bien vouloir demander la parole et de parler dans le micro, puisque nous enregistrons également les échanges de la réunion.

Deux mots également sur la présentation de cette réunion, qui est une réunion publique locale, qui sera suivie d'autres réunions locales dans d'autres communes. Il y aura des réunions gare, des réunions spécifiques sur la prise en compte de l'environnement et du développement durable par SNCF Réseau dans le cadre de ce projet. Vous trouvez toutes ces informations sur le site Internet et Jean-Michel CHERRIER vous en développera quelques éléments en fin de réunion.

Dernier élément liminaire, avant la présentation par SNCF Réseau du projet, il y a un garant de la concertation, qui est nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP), qui est une personnalité indépendante de SNCF Réseau. Il a pour charge de veiller au bon déroulement de la concertation et suit tout ce qui se passe. Il ne peut pas être là ce soir, mais il a connaissance, bien sûr, de la synthèse de la réunion et des enregistrements qui sont faits. Il formule en début de réunion - et je me fais son porte-parole ce soir - quelques recommandations, sur le fait que bien sûr, la parole vous est donnée. Donc, l'essentiel des échanges sera entre vous, SNCF Réseau et Monsieur le Sénateur-Maire quand il sera là. Egalement le fait d'essayer d'être bref dans les interventions pour permettre à tout un chacun de formuler les questions qu'il souhaite et d'avoir des éléments de réponse par SNCF Réseau. Bien sûr, il est joignable, toutes ses coordonnées sont disponibles sur le site Internet du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Il peut être contacté à tout moment par Internet ou par d'autres moyens si vous le souhaitez, en demandant à SNCF Réseau ses coordonnées.

Monsieur CHERRIER.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

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

Merci beaucoup.

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (PCA) est un projet qui a une histoire un peu longue. Je vais prendre un peu de temps pour positionner cette réunion et les objectifs de la période actuelle sur le projet.

En 2005, a eu lieu un débat public sur le territoire dans le cadre d'un projet de LGV PACA, Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Ce débat public permet de considérer que la région a besoin d'un projet ferroviaire pour désenclaver l'est de la région, et notamment le département des Alpes-Maritimes, en reliant ce département au système à grande vitesse français. On a un deuxième attendu, qui est celui de créer un système ferroviaire performant dans la région. Le troisième élément concernait le chaînon manquant de

l'arc méditerranéen, pour créer cette liaison méditerranéenne importante. Le débat public sort donc le principe de la nécessité d'un projet pour le territoire, mais ne se met pas d'accord sur les conditions de réalisation de cette infrastructure :

- soit un passage au nord le long de l'autoroute A8 – vous en avez certainement entendu parler -, c'est-à-dire une ligne qui prévoyait de débrancher initialement aux alentours d'Aix-en-Provence, de filer le long de l'autoroute A8 et d'arriver à Nice, scénario qui s'appelait à l'origine Côte-d'Azur ;
- soit le scénario dit des Métropoles du Sud, qui, lui, prévoyait de raccorder Marseille, d'aller à Toulon, de desservir l'est du Var et de venir à Nice.

Il y avait 14 scénarios à l'époque. Ces éléments ont fait l'objet d'un secrétariat permanent, puisque le territoire n'arrivait pas à s'exprimer sur sa préférence. En 2009, le ministre, à la suite d'un secrétariat permanent qui avait été mené par un ingénieur général des Ponts, Yves COUSQUER, a produit des éléments qui ont permis de prendre une décision sur le scénario des Métropoles du Sud. Les éléments qui ont préfiguré à cette décision concernaient le fait que, d'un point de vue économique, de coût du projet, qu'il faille faire le scénario direct ou celui des Métropoles du Sud, il fallait bien s'assurer le nœud ferroviaire de Marseille, qui est le point d'entrée de la région, et il fallait faire des aménagements complémentaires sur le réseau classique. D'un point de vue économique et d'un point de vue coût de projet, les deux scénarios étaient assez équivalents.

D'un point de vue environnement et développement, les deux scénarios avaient des contraintes et des impacts qui sont différents sur le territoire, mais du point de vue du gouvernement, la proposition était de faire que ce n'était pas des éléments qui étaient différenciants pour pouvoir permettre au gouvernement de prendre une décision. Cependant, sur la partie performance du territoire, nombre de passagers, utilité générale, le scénario des Métropoles du Sud, intrinsèquement passant par les métropoles, avait 2 millions de passagers supplémentaires par an. De ce point de vue-là, le scénario des Métropoles du Sud était plus performant, apportait plus à la population que le scénario Côte-d'Azur. C'est pour cela qu'il a été choisi.

À partir de ce choix du gouvernement, proposé aux élus et entériné par les élus dans le cadre d'un Comité de pilotage du projet, présidé par le Préfet de Région, SNCF Réseau a eu le mandat de réaliser les études dans le cadre de Métropoles du Sud. Nous avons conduit des études itératives, pour présenter successivement en 2011, à la concertation publique, dans ce même genre de réunion, les différents fuseaux de passage, les différentes zones de passage qui étaient possibles sur le territoire, dans le cadre du scénario Métropoles du Sud, et les différentes fonctionnalités. À cette époque-là, il y avait la réalisation de gares à Marseille, la réalisation de gares à Toulon, sud, nord, ouest, une gare ou pas à Est Var, une gare à Mouans-Sartoux ou pas, et une arrivée de gare à Nice, puisque l'arrivée finale sur Nice était programmée dès l'origine sur le pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport.

En 2011, le retour de la concertation a été principalement de deux ordres :

- d'une part, considérer que le projet ne devait pas être une ligne à grande vitesse qui faisait passer un train à 350 kilomètres/heure sur le territoire sans rien apporter. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est la concertation. C'est le résultat de la concertation.

- point 2, le projet devait traiter en priorité des trains du quotidien, puisque c'était ce qui était utilisé par les citoyens. C'est le sujet qui posait le plus de problèmes.

Le Comité de pilotage demande alors à SNCF Réseau de modifier le projet initial et de transformer l'infrastructure initiale du projet, qui était un projet TGV (une ligne spécifique dédiée aux trains à grande vitesse), en une ligne classique, normale, permettant à la fois de faire circuler des trains comme celle qui existe aujourd'hui, dits « à grande vitesse », mais aussi des trains du quotidien, des TER. Le projet est devenu, et ce n'est pas de la sémantique, un projet de LGV PACA en Ligne Nouvelle, tout simplement parce que les fonctionnalités initiales, spécifiquement liées aux trains à grande vitesse, sont devenues une ligne nouvelle, pour permettre de faire passer des trains, tous les types de train, sur cette nouvelle infrastructure.

C'est dans ce cadre-là qu'en 2013, nous avons présenté au territoire la zone de passage préférentielle. C'est itératif. On avait présenté les fuseaux, ensuite on a réduit un petit peu tout ça, des choix de fuseaux ont été proposés par le territoire en 2011. Sur ces choix de fuseaux, on a créé une zone de passage préférentielle, qui a fait l'objet de deux décisions ministérielles : une en 2014 sur la Priorité 1 – j'y reviendrai - et une autre en 2015 sur la Priorité 2.

Précédant cette décision ministérielle, j'ai oublié une grande étape, l'étape de phasage du projet, puisqu'à la suite de la prise en compte de l'évolution du projet en Ligne Nouvelle, il y a eu la Commission Mobilité 21 en 2012, qui a été demandée par le Gouvernement. Vous vous rappelez peut-être d'une commission qui a été mise en place, présidée par Philippe DURON, qui avait pour objectif de classer les projets à réaliser sur le territoire de façon prioritaire. Il y avait une liste, qui était le schéma national des infrastructures de transport, qui représentait plusieurs dizaines de projets, pour un montant global de 150 milliards d'euros, qui n'était pas réalisable en tant que telle. Il fallait donc faire des choix. En tout cas, c'était la demande du gouvernement. Ils ont mis en place cette commission. Dans le cadre de cette commission, en 2013, dans les décisions du 9 juillet 2013 du Plan d'investissements d'avenir de l'État, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a été retenu pour être réalisé dans son ensemble, mais de façon séquencée, de façon phasée.

La Commission Mobilité 21 avait proposé trois périodes de temps :

- des projets à réaliser pour 2030 ;
- des projets à réaliser entre 2030 et 2050 ;
- des projets à réaliser après 2050.

Le projet de Ligne Nouvelle est dans ces trois catégories. Je reviendrai dessus après. Simplement, pour vous dire qu'aujourd'hui, dans le cadre de ces zones de passage préférentielles, on est dans les études préalables à l'enquête d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique, c'est la bascule la plus importante pour un grand projet ; c'est la décision que ce projet est d'utilité publique. C'est une décision qui est prise en Conseil d'État, qui fait suite à toute la période d'étude et de concertation qu'on est en train de mener aujourd'hui. Elle permet de procéder aux acquisitions foncières et de lancer les travaux. C'est pour cela qu'aujourd'hui vous avez une période de concertation. Cette période de concertation permettra de faire des choix sur les tracés que nous allons vous présenter, sur les positions de gares que nous allons vous présenter. Ensuite, on fera des études d'approfondissement sur ces choix en 2017.

En 2018, on présentera ce dossier de nouveau au Gouvernement, de manière à pouvoir lancer, avec un arrêté de mise à l'enquête, fin 2018, l'enquête d'utilité publique. Sur ce type de projets importants, l'enquête d'utilité publique dure environ 12 à 18 mois. Ce n'est pas l'enquête elle-même. L'enquête elle-même dure deux mois, mais la préparation de l'enquête, les préparations des études, les retours de réponse aux études au Conseil d'État, font que, en général, il faut 12 à 18 mois pour obtenir cette déclaration d'utilité publique. La déclaration d'utilité publique, fin 2019 en Conseil d'État, ce qui permet d'envisager le lancement des études de réalisation du projet et d'envisager les débuts de travaux en 2022, pour une mise en service de l'ensemble du projet sur la Priorité 1 aux alentours de 2030. Voilà le planning.

La Priorité 1 et la Priorité 2, vous les voyez ici. Vous avez en noir la ligne classique, que vous connaissez, la ligne classique, historique, littorale, qui part de Marseille, qui va jusqu'à Toulon, qui remonte au Muy et qui passe le long de la côte pour aller desservir Cannes, Nice et après Menton et l'Italie. La Priorité 1, c'est ce qui a été décidé, c'est la réalisation en priorité des endroits où le système ferroviaire est le plus contraint, c'est-à-dire le nœud ferroviaire marseillais et la zone azurée.

Monsieur le Sénateur-Maire rejoint la séance.

Monsieur le Sénateur-Maire, je vous en prie. Je finis la présentation sur la Priorité 1 et je vous cède le micro immédiatement après, bien volontiers.

La Priorité 1 est donc la désaturation des nœuds ferroviaires, Marseille et Nice.

Sur Marseille, il s'agit de réaliser un tunnel souterrain et une gare souterraine sous Marseille Saint-Charles, et de réaliser une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune. Aujourd'hui, il y a trois voies dans la vallée de l'Huveaune, jusqu'à Aubagne. Ça, c'est la priorité un sur Marseille. Ça permettra, on le verra plus tard, de doubler le nombre de trains, de TER, entre Aubagne, Marseille et le nord de Marseille.

Sur Nice, il s'agit de réaliser un doublement de la ligne Cannes–Grasse, puis une ligne nouvelle pour desservir une gare de l'ouest des Alpes-Maritimes, globalement autour de Sophia-Antipolis, pour la desserte de Sophia-Antipolis, et d'arriver, après avoir franchi le fleuve Var, à Saint-Laurent-du-Var en surface, dans le pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport.

C'est donc à réaliser. C'est pour cela que nous sommes aujourd'hui en concertation. C'est pour cela que nous présentons tous ces éléments et que vous aurez la possibilité de vous exprimer.

La Priorité 2, les tronçons Aubagne–Toulon et Le Muy–Nice seront à réaliser dans le cadre des études qui seront menées, selon la décision ministérielle, à partir de 2030.

Le dernier tronçon étant prévu après 2050, entre Toulon et Le Muy, nous ne l'avons pas mis, parce que cela fait quand même très loin.

Le projet est nécessaire. Il est calé sur un principe que vous connaissez tous aujourd'hui, c'est la saturation routière, les difficultés de déplacement sur notre territoire, qui existent sur Marseille, mais ici aussi. Vous les vivez souvent. Chaque fois que vous prenez la voiture, c'est compliqué. Nous avons un peu regroupé les temps perdus dans les embouteillages pour les gens qui font des allers-retours pendulaires réguliers dans la zone, notamment entre Nice et Sophia-Antipolis. Aujourd'hui, on perd 25 jours de travail par an. C'est simplement le cumul des heures qu'on passe dans les embouteillages, ramenées sur une année et divisées par

le nombre d'heures d'une journée, soit 7 heures. Et puis, c'est 140 000 véhicules par jour sur l'A8, entre Saint-Laurent-du-Var et l'entrée ouest de Nice. C'est donc énorme.

Malgré les 5,7 milliards d'investissements qui seront faits en PACA sur la totalité des transports en commun, aménagements routiers et autres – c'est l'ensemble des investissements qui sont faits dans la région sur tous les systèmes de transport -, on a quand même une dégradation qui est attendue. On a un système de transports et un système routier, qui, malgré tous les efforts qui sont faits pour les remettre à niveau et les aménagements, ne compensent pas l'augmentation des déplacements dans la région et donc continuent à saturer l'ensemble des déplacements.

On a exactement la même chose sur le ferroviaire. On a une seule ligne historique entre Marseille et Nice. C'est la ligne littorale que vous connaissez. C'est une particularité. On a plusieurs particularités au niveau de la région sur le ferroviaire. C'est la région qui possède le plus petit linéaire de voies ferrées pour 10 000 habitants. C'est pourtant une région qui a une population de 5 millions d'habitants, dont 80 % habitent sur 20 % de la frange littorale, donc desservie par la ligne actuelle. Et ce sont 3 des 10 plus grandes métropoles, Marseille, Toulon et Nice, qui sont desservies par une seule ligne. C'est une configuration unique qui n'existe nulle part ailleurs. Cela veut dire que tous les trafics sont concentrés sur cette ligne-là. Quand il y a un « pépin », quel qu'il soit, de quelque ordre qu'il soit, tout s'arrête, et on est obligé d'attendre. Et on n'a aucune possibilité de passer autrement, puisqu'il n'y a qu'une seule ligne.

C'est une configuration unique. Toutes les autres grandes métropoles ont la possibilité d'avoir des accès détournés, pour pouvoir repartir en cas de difficulté. Cela génère des difficultés sur le trafic. En tout cas, des possibilités de contournement, nous n'en avons pas, d'où la nécessité de faire une nouvelle ligne. Je ne reprends pas et je ne détaille pas, parce que, en tant que SNCF, ce n'est pas terrible, mais on a beaucoup de taux de retard et une régularité qui n'est pas bonne. Donc, on n'a pas un service à la clientèle qui est suffisant dans la desserte ferroviaire aujourd'hui, malgré, là aussi, des investissements qui sont faits par la SNCF sur le réseau actuel, sur la ligne actuelle, qui est en permanence travaillée pour être modernisée. Mais comme elle est énormément utilisée, on ne peut pas faire des coupures trop importantes, et donc, on ne sait pas faire la maintenance. En tout cas, il faut la faire de nuit, sur des créneaux très courts ce qui coûte très cher et ce qui prend beaucoup de temps. Bref, on a absolument besoin d'avoir une nouvelle infrastructure, pour permettre de faire ce saut de fréquence, c'est-à-dire doubler les fréquences sur la ligne. Vous verrez après l'ensemble des éléments.

La ligne va permettre globalement ici, dans les Alpes-Maritimes, de doubler la ligne littorale et de desservir Sophia-Antipolis, en doublant le nombre de TER. Aujourd'hui, on a 4 TER par heure sur la côte. On doublera le nombre de TER sur la côte. Demain, on passera sur une fréquence d'utilisation des trains qui sera inférieure à 10 minutes, ce qui fait qu'on n'a pas de problème pour aller prendre le train, on ne calcule pas avec sa voiture si on va avoir le train ou pas. On le prend, et voilà. C'est proche des systèmes de RER parisiens. Cela permettra de fiabiliser les circulations, évidemment, mais surtout aussi, et c'est sans ambiguïté, le ferroviaire. C'est pour permettre de faire du report modal.

Le report modal, c'est enlever des voitures à la route pour mettre les passagers, les utilisateurs de déplacement, dans les trains. C'est tout à fait normal. C'est le principe du report modal et de l'utilisation du

train : enlever les voitures à la route et réduire les temps de parcours, quand on aura fait la Priorité 2, donc pas du tout en Priorité 1. Quand on est en Priorité 1, c'est-à-dire ce que je vous présente aujourd'hui, la réalisation de Marseille et de Nice, on n'a pas de gain de temps. On a un gain de temps des trains qui arrivent d'ailleurs en France pour venir sur Nice de 10 minutes, puisqu'on va gagner 10 minutes quand on passera par la gare souterraine à Marseille, puisqu'on n'aura pas besoin de faire les rebroussements. Mais ce sont des temps qui sont proches de ceux qui ne s'arrêtent pas à Marseille aujourd'hui, puisqu'il y en a quelques-uns. Par contre, quand on aura fait la Priorité 2, on gagnera une heure sur le temps de parcours. De 2 heures 40 aujourd'hui, qui est relativement rédhibitoire, parce qu'à peu près égal à ce qu'on fait quand on est en voiture, on passera à 1 heure 40 ; 1 heure 40 au moment des heures de pointe, on prendra le train pour faire ce genre de liaison.

Ce que vous avez comme service aujourd'hui, entre, globalement, Cannes, Nice et Monaco, c'est 4 TER par heure. Ce que le projet permettra de faire, quand il sera réalisé - vous voyez ici la ligne qui est créée, le doublement de la ligne Cannes-Grasse, la ligne nouvelle pour desservir une gare Ouest Alpes-Maritimes et l'arrivée sur Nice Aéroport -, c'est de passer à 8 TER par heure. On double la fréquence. Ce qui permet de faire passer des trains sur cette nouvelle ligne, d'avoir une desserte de 4 trains par heure sur la gare d'Ouest Alpes-Maritimes, et de pouvoir organiser et séquencer les liaisons sur Cannes et Nice, jusqu'à 8 trains par heure. Cela change fondamentalement l'utilisation du train du quotidien sur la zone.

S'agissant des différentes variantes de tracés, je vais vous présenter très rapidement le projet dans son ensemble, notamment sur Marseille, et Alain PRÉA vous présentera, de manière un peu plus détaillée, les tracés et les positions de gare sur les Alpes-Maritimes.

La démarche générale de conception des études, c'est une conception technico-environnementale. C'est une recherche de tracés, donc réellement l'implantation des voies sur le territoire, qui prend en compte la localisation des gares. Un système ferroviaire, c'est forcément des voies, mais un système ferroviaire, c'est surtout des gares ; les voies, c'est fait pour relier les gares, là où les gens viennent prendre le train. Donc, la localisation des gares est importante. Les interfaces avec les voies existantes pour pouvoir faire un réseau maillé, il faut que les voies soient connectées pour avoir l'efficacité de l'utilisation de deux voies en cas de problème. Et puis, évidemment, ce qui est prioritaire pour nous, c'est le fonctionnement global du système ferroviaire, avoir un réseau de transport cohérent, dans le cadre de la zone de passage préférentielle.

Donc, aujourd'hui, nous avons engagé une démarche que vous connaissez probablement tous dans le cadre de l'environnement, qui est le triptyque classique - éviter, réduire et compenser -, avec une démarche qui permet de prendre en compte prioritairement, quand c'est possible, l'éloignement des habitations, la préservation des espaces naturels, la protection des ressources en eau, pour tout ce qui est en souterrain, et d'une manière générale, les considérations de non-aggravation des risques, qui sont connues aujourd'hui.

Je vous l'ai dit, ce sont des études en itération. Nous n'avons pas fini. Une fois que nous aurons fait ce travail de quelques mois de concertation et qu'il y aura des choix de tracés, nous continuerons à faire des études d'approfondissement sur ces choix de tracés. C'est ce que l'on appelle « faire de l'optimisation des tracés ». On optimisera les tracés, cela bougera un peu. On prendra en compte tous les éléments que l'on trouvera sur le territoire, avec des logiques de réduction des incidences, de compensation des impacts qui seront connus,

et notamment tout ce qui concerne le bruit, les activités économiques, l'insertion paysagère, et la partie souterraine, avec les nappes alluviales et le karst, l'écoulement des eaux, et bien évidemment, la faune et la flore.

Sur Marseille, vous avez trois zooms, qui présentent le projet et les variantes de projet. Rapidement, vous avez deux variantes de propositions d'entrée en tunnel dans l'entrée nord de Marseille. Ensuite, vous avez deux positions de gare qui sont proposées, une transversale et une autre longitudinale, et vous avez trois propositions de tracés, qui vont rejoindre la vallée de l'Huveaune, et toute cette partie-là est en quatrième voie jusqu'à Aubagne.

Dans le Var, on a uniquement un aménagement, qui est réalisé sur La Pauline, pour pouvoir faire ce qu'on appelle un passage dénivelé sur la desserte d'Hyères. Aujourd'hui, les trains se croisent à plat. Il n'y a pas de passage dénivelé. Comme on va augmenter le nombre de trafics pour pouvoir gérer un peu mieux ces trafics, on va faire un passage dénivelé. Donc, on n'aura pas la gestion de croisement de trains à faire. C'est uniquement la petite partie.

Je vais laisser la parole à Alain PRÉA, qui va venir vous commenter avec un peu plus de précision le territoire qui vous concerne, les Alpes-Maritimes.

Alain PRÉA, Directeur des études techniques Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, SNCF Réseau

Bonsoir. Je vais évoquer avec vous le territoire des Alpes-Maritimes.

Vous avez déjà une vue d'ensemble de la Priorité 1 dans les Alpes-Maritimes. On a décomposé en trois secteurs :

- un secteur Cannes-Grasse et les raccordements ;
- un secteur Ouest Alpes-Maritimes (OAM) ;
- et un secteur Saint-Laurent - Nice Aéroport.

Sur le secteur Cannes-Grasse, le projet consiste à doubler la ligne existante Cannes-Grasse, jusqu'à Mouans-Sartoux, à réaliser ensuite un raccordement de cette ligne pour partir vers la Ligne Nouvelle. On a donc à ce niveau-là deux variantes que nous verrons après. Ici, on fait un raccordement dénivelé en tunnel, on rentre en tunnel dans le site de Cannes Marchandises et ensuite on continue en tunnel, on vient se raccorder sur la ligne Cannes-Grasse, à peu près à ce niveau.

Une des premières variantes est la variante Cannes-Grasse C1. Sur les variantes de raccordement, la partie sud ne change pas en fonction des variantes, c'est uniquement l'autre voie de circulation, la voie montante, puisqu'en ferroviaire, on roule à gauche. Une petite information à préciser en termes de légende, quand on est en traits pointillés, on est en tunnel, quand on a un trait plein, on est plutôt en surface, et puis après, on a des sections de tranchée couverte, que je vous montrerai après sur le secteur de la gare OAM.

Donc, sur cette variante Cannes-Grasse C1, on se débranche au niveau du golf et après on part rapidement en tunnel. Les enjeux principaux de cette variante, on a la partie commune, qui est le doublement de Cannes-Grasse. Donc on passe d'une voie unique à une double voie, avec un élargissement plutôt de ce côté-là, quand on commence à monter. Puis, à partir de là, on a un basculement de part et d'autre. Les enjeux principaux de ces variantes, c'est bien sûr l'impact sur le bâti et la phase travaux, et l'impact sur le golf du

Mougins. Le coût de cette variante est estimé à 1,2 milliard d'euros incluant le raccordement, le réaménagement des gares, et le doublement de la ligne Cannes-Grasse. On voit ici, pour information, la flèche qui représente l'arrivée de la Priorité 2, avec un aqueduc qui franchit la vallée de la Siagne.

Concernant la variante C2, la voie qui descend dans ce sens est la même (trait bleu), et la variante consiste à se débrancher plus tôt de Cannes-Grasse, au niveau du CAAT (Côte d'Azur Auto Transport). Donc, on se débranche sur cette zone-là, et ensuite, on part également en tunnel, pour rejoindre les tracés qui desservent les variantes de gare Ouest Alpes-Maritimes. Sur les principaux enjeux de cette variante, on retrouve bien sûr la problématique travaux du doublement Cannes-Grasse, l'impact que l'on peut avoir par l'élargissement de la plate-forme, et puis le site du CAAT, sur lequel on vient insérer le débranchement de la Ligne Nouvelle. On a un coût estimé à 1,230 milliard d'euros, très proche du 1,2 milliard d'euros de la solution précédente.

La troisième solution, qui est apparue assez récemment, consiste à réaliser une gare TER-TGV sur le site de Cannes Marchandises, que l'on voit représentée ici, et ensuite à partir en ligne nouvelle pour aller desservir les gares Ouest Alpes-Maritimes, qui sont plus hautes. La particularité de cette solution, par rapport aux autres solutions (on le voit ici sur la flèche qui est représentée en gris de la Priorité 2), c'est que dans ce principe de solution de gare TER-TGV à La Bocca, on ferait plutôt arriver la Priorité 2 sur le site, pour pouvoir desservir la gare de La Bocca, y compris en Priorité 2. Donc, on ne retrouve plus la flèche de la Priorité 2 d'origine qui franchit la Siagne.

Quelques éléments de comparaison, comme c'est une demande qui est arrivée assez récemment, on n'a pas pu avoir le même niveau d'études que les autres variantes. On a quand même quelques éléments d'analyse sur cette variante de gare à La Bocca. Déjà, si on commence par la fin, il y a quand même un surcoût important par rapport aux autres solutions, coût que l'on est en train d'évaluer et que l'on ne peut pas aujourd'hui quantifier. C'est en lien avec le développement du quartier de La Bocca et avec une restructuration du secteur. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le site de La Bocca, de Cannes Marchandises, est assez long (près de 1 600 mètres), mais on a quand même du mal à insérer une gare et tous les raccordements qui vont avec. On a quand même un impact foncier qui est loin d'être négligeable si on veut insérer la gare et faire arriver la Priorité 2.

L'autre élément aussi sur ce site, c'est que l'on a aujourd'hui une fonctionnalité ferroviaire que l'on ne peut pas entièrement déplacer. Il y en a certaines qui doivent rester.

Sur l'autre petit carré du secteur des Alpes-Maritimes, qui est le secteur de la gare Ouest Alpes-Maritimes, on a trois variantes de tracés : une variante OAM 1 qui est au Fugueiret, une variante OAM 2 aux Bréguières et une variante OAM 1 bis sur le site des Bouillides.

Pour préciser par rapport à la légende, que j'avais évoquée tout à l'heure, là, on voit la partie tranchée couverte. On est en tunnel ici. On a le site des gares, qui est représenté symboliquement par un rond, et ensuite une partie en surface, une partie en tunnel. On voit la symbolique du viaduc à ce niveau, notamment au niveau du franchissement de la Brague. Et cette symbolique représente les sections en tranchée couverte, c'est-à-dire que c'est une section qui est enterrée, mais qu'on est obligé de réaliser depuis la surface. Donc on ouvre, avec un impact en surface, on met la voie ferrée à une certaine profondeur, et ensuite on peut recouvrir et réaménager quelque chose dessus. Contrairement à une section en tunnel, où on n'a pas d'impact

en surface, en revanche, en tranchée couverte, ce qui est en surface est forcément impacté, puisqu'on creuse depuis la terre naturelle.

Donc, sur cette variante gare Sophia-Antipolis (OAM 1), le coût est de 1,9 milliard d'euros. On préserve le parc de la Valmasque, qui est là, et on est en lien aussi avec le projet de la Cité du Savoir, qui se développe. On a une courte section en viaduc. On a quelques maisons impactées sur Biot, au niveau du site des Soullières et du franchissement de la Brague, ici. On préserve le parc de la Valmasque et on a une cohérence avec le projet de bus-tram qui vient d'Antibes. Dans le projet, en fait, le terminus arrive quasiment ici. Ensuite, une fois qu'on a franchi la Brague en viaduc, on est en tunnel jusqu'à Saint-Laurent-du-Var. Cela veut dire qu'à Cagnes-sur-Mer, on est en tunnel.

La variante OAM 1 bis, c'est également une variante qui est arrivée assez récemment, qui consiste, en fait, à décaler la gare, à ne pas la mettre dans le vallon du Fugueiret, mais plutôt dans le secteur des Bouillides, près du Haut-Sartoux et de Garbejaire. L'avantage de cette solution, c'est qu'elle est proche de Haut-Sartoux. Elle minimise les impacts sur Biot, par rapport à la solution du Fugueiret. Il y a quelques enjeux karstiques, que l'on retrouve ici, avec deux zones inondables. En revanche, elle a un enjeu de pôle multimodal appuyé sur la gare routière, puisqu'en fait, on a la liaison bus express Nice-Sophia-Antipolis, qui ne débouche pas très loin de ce secteur. On retrouve une tranchée couverte qui est un peu plus longue sur le golf, une section en tunnel, un viaduc ici, et ensuite, de même que pour la variante du Fugueiret, on est en tunnel jusqu'à Saint-Laurent-du-Var.

La dernière variante sur le secteur OAM, est la variante des Bréguières (OAM 2), où, là, on a installé une gare sur le site des Bréguières, proche de l'autoroute A8 et à l'est de la RD 35. Sur cette variante, on voit une section en surface qui est assez longue, à l'est de la gare. On a un impact sur le parc de la Valmasque, qui pourrait être considéré comme limité, puisqu'on est quand même proche de l'autoroute A8. C'est une variante qui coûte 1,750 milliard d'euros. Et en revanche, il faut adapter la desserte en transports en commun pour pouvoir desservir cette gare. Je le redis, une fois que l'on a passé la section en surface, que l'on est en tunnel, on franchit en tunnel jusqu'à Saint-Laurent-du-Var.

La variante OAM 2 bis, sur le site de la gare des Bréguières, est identique. La variante se différencie sur cette partie-là du tracé. On est plus rectiligne sur la variante OAM 2. Sur le plan général, on voit l'ensemble des tracés. La variante OAM 2 bis remonte plus tôt au nord avant de revenir à Saint-Laurent-du-Var.

Là, c'est un focus sur le secteur de Cagnes-sur-Mer, ce qui est tout à fait normal, où on voit la poursuite des tunnels des différentes variantes positions de gares, OAM 2 bis, OAM 2 et OAM 1 et 1 bis, qui est ici, et ensuite l'arrivée à Saint-Laurent-du-Var, après avoir passé Cagnes-sur-Mer. Sachant que les variantes se différencient, notamment les tracés des variantes OAM 2 et OAM 1 bis qui sont plutôt plus proches de l'autoroute aux abords de Cagnes, tandis que la variante OAM 2 bis, elle, passe plutôt au nord.

Sur le secteur Saint-Laurent - Nice Aéroport, je vous présente rapidement les variantes que l'on a étudiées. Le principe de ces variantes, c'est déjà d'avoir une Ligne Nouvelle qui sort au plus près du Var. On sort à peu près ici et après on franchit le Var en viaduc, avec des variantes ensuite de raccordement ou d'aménagement de la ligne existante. Ou bien on relève la ligne existante et on fait une estacade, ce qui permet d'assurer une certaine transparence urbaine nord-sud du secteur. Ou bien on enfouit partiellement la

ligne existante, pas intégralement, mais de deux ou trois cents mètres, ce qui permet ensuite de la recouvrir et de faire un aménagement urbain de part et d'autre, et au-dessus. Le franchissement du Var se fait en fonction des variantes, ou par un viaduc au nord, ou par un viaduc au sud, en lieu et place de la route de la gare.

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

Je présente rapidement les suites par rapport au dispositif de concertation globale. Vous voyez affichées toutes les réunions que nous avons réalisées, les réunions d'ouverture et les réunions publiques locales, comme ici ce soir. Il y en aura encore d'autres à venir, à Saint-Laurent-du-Var et Biot. Il y a encore des possibilités, puisque ce sont des réunions qui sont faites à l'initiative des maires, donc il y a encore de la place dans l'agenda. On aura des réunions publiques « gares ». On a deux types de réunions publiques, puisqu'on est dans le cadre de deux types de concertation : une concertation au titre du Code de l'environnement, qui est la concertation volontaire du maître d'ouvrage sur l'ensemble du projet, et une concertation au titre du Code de l'urbanisme, dans le cadre des gares. On a une réunion par gare, dans le cadre du Code de l'urbanisme.

Et puis, on aura deux ateliers géographiques environnementaux sur les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes. Tout cela, c'est sur le site Internet, vous pouvez y aller, vous pouvez vous inscrire, puisque ce sont des réunions publiques. On aura des réunions de synthèse, les 19, 20 et 21 décembre, et donc particulièrement ici le 19 décembre, pour restituer ce que l'on aura entendu pendant toutes ces réunions, pour essayer de faire la synthèse des propositions et des choix que l'on a faits. Vous avez compris que la concertation et tous les choix qu'on vous propose, c'est pour que vous puissiez vous exprimer sur ces choix. Vous avez la possibilité de déposer vos avis sur le site Internet. Il y aura des publications de carte T. Il y a des registres en salle de réunion. L'objectif est de recueillir votre avis sur ces différents choix, de manière à ce que nous puissions faire une synthèse de ces choix-là. Ce qui ressortira préférentiellement, c'est ce qui sera présenté par le maître d'ouvrage, à la fois au Comité de pilotage et à la fois à la décision du ministre pour poursuivre le projet. C'est important que vous puissiez vous exprimer par rapport à ces éléments. Vous retrouvez tous les éléments dans le dossier qui vous permet d'avoir un certain nombre d'éléments de jugement, mais aussi sur le site Internet.

Vous avez des outils qui concernent évidemment le recueil des avis et les registres qui sont en mairie, avec une exposition qui est aussi aujourd'hui en mairie, le site Internet, je l'ai dit, et puis les cartes T que l'on vous diffusera.

Dans le cadre d'une information, dans le cadre d'annonces presse, puisqu'on le fait évidemment pour informer les gens et que le maximum de citoyens puisse avoir cette information et entendre ça, des annonces presse, des spots à la radio, des affichages dans les lieux publics et toujours ce site Internet et une certaine animation des réseaux sociaux.

Je crois que ma présentation est finie.

Monsieur le Sénateur-Maire, si vous voulez bien.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Merci, Monsieur le Directeur régional. Mesdames et Messieurs, toutes mes excuses pour être arrivé avec quelques minutes de retard, mais j'étais à une réunion sur Nice.

Vous l'avez bien compris, cette réunion de ce soir est une réunion importante pour eux, mais pour nous, en tant que municipalité, et vous, en tant que Cagnois. J'ai souhaité qu'il y ait cette réunion, parce qu'en fait, cette ligne est ancienne, très, très ancienne. Le premier dossier date de 1984 ; il y a une génération. Elle passe, en tout état de cause, toujours par Cagnes-sur-Mer. Donc, pour nous, en tant que Cagnois, le plus important, c'est de savoir comment elle passe et où elle passe. On a discuté longtemps - j'allais dire - avec la SNCF, avec le ministère, comme vous l'avez constaté tout à l'heure. Vous poserez des questions justement, profitez-en, la réunion est faite pour ça, pour qu'il y ait un échange. Mais en même temps, moi, je suis auditeur des Cagnois. Donc, on s'est débrouillés, on a fait en sorte que, sur Cagnes-sur-Mer, la ligne passe en souterrain.

J'ai même vérifié. Je leur avais même demandé s'il y avait des puits de respiration, parce que quand vous faites des tunnels, il faut respirer. Ils m'ont dit : « *Même pas ! Même pas !* » Alors, ils nous expliqueront techniquement pourquoi. En fait, il y a deux tubes et à partir de là, les normes font qu'on n'a même pas de puits de respiration, *a priori*. Et à combien de mètres cela passe sous le sol cagnois ?

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

Une trentaine de mètres, mais à Cagnes-sur-Mer, cela remonte un tout petit peu.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Voilà, allez, une trentaine de mètres. Donc, il n'y a rien à craindre. Pourtant, j'ai souhaité, alors que nous ne sommes pas *a priori* impactés, qu'il y ait cette réunion. Pourquoi ? Parce que, pour moi, à mes yeux, en tant que maire et en tant que parlementaire, c'est un projet très important. Si vous voulez mon avis - comme cela, je vous le donne tout de suite, d'entrée de jeu -, on a beaucoup, beaucoup, beaucoup perdu de temps. La façon dont nous sommes gérés en France, c'est une catastrophe, droite et gauche confondue. Cela fait 32 ans que j'attends que l'on nous fasse une ligne qui nous permettra non seulement d'aller à Marseille, d'aller à Paris, mais d'aller à Barcelone, parce que c'est l'arc méditerranéen ! Quand vous regardez une carte française ou d'Europe, vous voyez les lignes à grande vitesse qui s'installent dans le paysage. Moi, je n'ai pas envie qu'effectivement, ici, nous soyons un site d'Indiens et les derniers des Mohicans. Je souhaite que l'on mette à la disposition des Azuréens aussi un moyen de circuler proprement. Parce que, cela aussi, c'est important. Quand on voit à l'heure actuelle que la circulation est un problème de santé et de pollution, le train, c'est ce qui pollue le moins à ce jour.

Mais surtout, surtout, « la cerise sur le gâteau », c'est que l'on va avoir à ce moment-là une ligne qui pourra fonctionner. Vous l'avez lu dans la presse, Christian ESTROSI, en tant que Président de la Région, a interrompu les négociations avec la SNCF. Rupture ! Pourquoi ? Parce que vous payez ! On paye. On paye quelque chose qui n'est pas fait ! On a le taux d'interruption de service le plus élevé de France, chez nous. Quand je discute avec mon collègue d'Alsace et quand on se compare, je suis malheureux, vraiment très, très malheureux.

Donc, c'est une ligne ancienne, c'est la ligne Napoléon III quand même. Depuis, il a coulé un peu d'eau. On veut favoriser le train, c'est clair. Moi, je suis très favorable au ferroviaire. Mais on a donc perdu une génération, déjà. Ce que je souhaiterais, c'est que l'on puisse avancer et ensuite avoir ces fameux trains du quotidien. Pourquoi ? Parce qu'on est dans une situation ubuesque. Quand ce que j'appelle « les petits Suisses » viennent regarder ce qui se passe dans les Alpes-Maritimes, ils me disent... Ils sont polis, donc ils ne vont pas dire que « l'on est chez les fous », mais quasiment.

On a un million d'habitants, un peu plus maintenant, entre Théoule-sur-Mer et Menton. Ce million d'habitants, il est sur 10 kilomètres d'épaisseur, maximum. Il y en a assez peu dans l'arrière-pays et dans le moyen pays. Vous avez 90 % de la population qui se trouve là. On a une chance extraordinaire, c'est qu'un monsieur qui s'appelait Napoléon III a décidé, pour récupérer Nice, ou parce qu'il avait récupéré Nice, d'amener une ligne de chemin de fer. Cette ligne de chemin de fer a un avantage énorme. À l'époque, cela n'a posé aucun problème, il y avait très peu de concertation. Il a tracé cette ligne, Napoléon III, avec ses ingénieurs, à travers la campagne. Il n'y avait rien. Et la gare de Nice, la gare principale de Nice Thiers, elle était au milieu des champs. Il n'y avait rien ! Donc il a tracé cette ligne, tranquillement. Et après, cela s'est urbanisé depuis 1860.

Cette urbanisation, regardez, elle est le long de la ligne, à droite et à gauche de la ligne. Donc, on a une chance, qui est quasiment unique en Europe, d'avoir une ligne de chemin de fer dans laquelle vous avez une gare qui s'arrête tous les 2,5 kilomètres. Il y a Cagnes, le Cros, et il y aurait même, si l'on veut, l'hippodrome. On a créé une gare à l'hippodrome. Donc, tous les 2,5 kilomètres, on a la chance de pouvoir prendre un train, qui vous amène - et qui vous amène très rapidement -, soit à Cannes, soit à Nice, soit à Menton. Très rapidement. En voiture, vous ne le faites pas. Mais quand on veut circuler - et cela se comprend -, et qu'on s'est décidé à ne pas faire d'autoroute A8bis, comment fait-on ? Comment fait-on ?

Donc, on va avoir un système - si on arrive à le faire -, on va avoir un système, tout à l'heure Monsieur CHERRIER l'a dit, au lieu d'avoir 4 TER qui fonctionnent couci-couça, on en aura 8. Et moi, ce que j'attends - je n'ai pas entendu prononcer le mot, Monsieur CHERRIER -, c'est le cadencement.

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

Oui.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Oui, il dit « oui ». Il va nous le répéter un peu plus fort. Le cadencement, c'est quoi ? C'est comme le métro. C'est comme le métro. Vous n'avez plus besoin de regarder les horaires. Vous allez à la gare, et dans les 10 minutes, 15 minutes, vous avez un train qui passe. Voilà ! Donc, c'est fini, vous laissez la voiture chez vous. Si vous voulez aller à Cannes ou à Nice, c'est terminé, vous ne la prenez pas. C'est donc un avantage énorme à tous les niveaux. Pour nous, simples citoyens, pour circuler sur la Côte d'Azur. C'est très bon pour lutter contre la pollution. C'est donc un système, de ce côté-là, efficace. Et à ma connaissance - à ma connaissance -, il y a très, très peu de régions, y compris en Europe, où on a une ligne de chemin de fer qui dessert toutes les villes de la côte au milieu. Au milieu ! Vous arrivez au milieu. Voilà ce que je pouvais vous

dire. Donc, c'est pour cela que je souhaitais qu'il y ait cette réunion avec vous. Et pour engager ce débat, ce dialogue, ces questions, n'hésitez pas. La soirée, elle est faite pour vous !

Applaudissements.

Madame, ne vous inquiétez pas. Le principe, quand on fait une discussion de ce type à Cagnes-sur-Mer, c'est que tout le monde peut prendre la parole, que tout le monde aura la parole. Et dans le dossier Linky, vous savez, ce compteur nouveau pour EDF, on a commencé à 18 heures et on a terminé à 21 heures ; mais tout le monde a eu la parole. Donc, aucun problème, aucune inquiétude. C'est cela, la démocratie participative. Ne vous inquiétez pas. Ils sont là pour répondre. Moi, j'écoute. Et vous, vous prenez la parole et vous nous dites comment vous voyez les choses.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Avant de vous passer la parole, quelques consignes très rapides. Les points de vue peuvent être différents, voire divergents. Ce que l'on propose, c'est d'écouter le point de vue de chacun, d'avoir du respect, de la considération pour chacun. SNCF Réseau nous apportera des éléments de réponse aux questions que vous formulerez en séance. Si jamais il y a des choses qui ne sont pas possibles de faire en séance, cela pourra être renvoyé à d'autres moments. Je l'ai évoqué, levez la main pour la prise de parole et attendez qu'on vous passe le micro, de manière à ce que ça puisse être entendu distinctement par l'ensemble des participants et enregistré également. Dernière consigne, posez le micro sous votre menton, on vous entend mieux ainsi.

Madame, je crois que vous aviez une question. Vous vous présentez à chaque fois, merci.

Viviane MELLO, habitante de Cagnes-sur-Mer

Bonsoir. Je m'appelle Viviane MELLO, j'habite à côté de la gare de Cagnes-sur-Mer.

Donc, je voudrais savoir où va passer le tunnel par rapport à la gare.

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

Alors, on va mettre les cartes des passages de tunnel. Je vais demander à Alain PRÉA de vous apporter quelques précisions.

Alain PRÉA, Directeur des études techniques Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, SNCF Réseau

Ce plan n'est pas forcément très zoomé. Mais on voit la gare de Cagnes-sur-Mer qui est là, et les tunnels qui passent ici. On passe de part et d'autre de la gare de Cagnes en fonction des variantes. On a la voie ferrée existante, qui est ici. Pour vous repérer, l'autoroute est là. L'autre élément, c'est qu'on est quand même en tunnel, au final.

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

On n'a pas de zone précise pour donner le plan en coupe des tracés. Aujourd'hui, vous avez vu sur la carte à peu près la zone où cela passe. Aujourd'hui, la définition précise des éléments, c'est en fonction des choix qui seront faits, puisque vous avez vu qu'il y a plusieurs variantes. Ce sont des zones sur lesquelles on va pouvoir faire ce passage-là. Mais comme je le disais précédemment, on est relativement profond sur cette zone-là. Je ne sais pas si la question était en lien avec ce que cela peut produire en surface. Mais, sur ces zones-là, le fait que l'on passe en souterrain n'a pas d'impact sur les zones en surface. Il n'y a pas d'impact du tout sur les zones en surface.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Monsieur au fond, d'abord. Il a dégainé très rapidement !

Jean GALLIAN, Impasse de France

Moi, je veux aller à Sophia-Antipolis. Est-ce que cette voie nouvelle va m'aider à y aller ? Je ne vais pas à Vintimille, je n'avais pas à Barcelone, mais j'aimerais bien aller à Sophia-Antipolis.

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

C'est exactement le principe. De Nice, on a la desserte de Sophia-Antipolis, avec la Ligne Nouvelle. À partir de Cagnes, vous avez ce qu'on appelle « la boucle ferroviaire ». Donc, vous pourrez aller sur Sophia-Antipolis, mais pas directement. Il faudra qu'on regarde.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Ne vous inquiétez pas, vous aurez la parole. Je pense que c'est une question tout à fait intéressante. À quoi sert finalement cette ligne ? Moi, j'ai précisé qu'elle était extrêmement importante pour le littoral. Mais on veut aller à Sophia-Antipolis. Donc, j'attends la réponse. Il y a une boucle, là. Qui est-ce qui nous explique comment on va à Sophia ?

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

En fait, pour aller à Sophia-Antipolis par le train, puisqu'ici on parle de ferroviaire, même s'il y a un pôle multimodal et d'autres modes de transport pour aller à Sophia-Antipolis. Avec le principe de la boucle TER, on a une possibilité d'aller vers Cannes, et ensuite de prendre le raccordement existant. Après, on a des TER qui vont à la gare de Sophia.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez ! Je pense que Monsieur souhaitait une précision.

Jean GALLIAN

Excusez-moi. J'habite à Cagnes, comme beaucoup ici, et je veux aller à Sophia-Antipolis. Où faudra-t-il que je prenne le train pour prendre cette Ligne Nouvelle ?

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

Alors, vous prenez le train à Cagnes, et vous allez directement à Sophia-Antipolis, en passant par Cannes ou vous allez à Nice, et vous avez une desserte directe de Nice à Sophia-Antipolis en 10 minutes. Vous n'avez pas de desserte de Sophia-Antipolis aujourd'hui, avec le temps qui est proposé par cette ligne-là. C'est quand même beaucoup plus rapide de prendre le train à Cagnes pour aller à Nice Aéroport et d'avoir une liaison Nice Aéroport. Encore une fois, vous avez un train toutes les 7 minutes pour aller à Nice Aéroport ; 8 trains par heure, c'est un train toutes les 7 minutes. Vous prenez votre train. C'est quelques minutes de Cagnes pour aller jusqu'à Nice. Et de Nice, vous avez un train qui y va en 10 minutes. Je pense que vous ne faites pas cela en temps de transport voiture. C'est donc beaucoup plus rapide. Donc, vous avez un accès direct. Sinon, vous avez un accès sans changement, en passant par Cannes, qui est forcément un petit peu plus long, mais sans rupture de charge, c'est-à-dire sans descendre du train, pour aller à Sophia-Antipolis. C'est donc un système qui vous permet d'aller à Sophia-Antipolis, ce que vous ne pouvez pas faire aujourd'hui en train.

Michel LEICKNER

Tout d'abord, j'ai besoin d'un éclaircissement. Dans mon esprit, ce n'est pas très clair. À un moment, en début de réunion, vous avez dit tous les types de train sur les mêmes rails, dont une nouvelle ligne. Donc, est-ce qu'il n'y aura qu'une seule ligne ou est-ce qu'il y aura un doublement des lignes ? C'est important, parce que, moi, je prends régulièrement le train pour aller à Paris. En général, tout se passe bien jusqu'à ce que j'arrive au Muy. Et au Muy, les TER étant en retard, le TGV est obligé de ralentir, voire de s'arrêter à certaines gares et d'arriver en retard. Donc, si c'est un doublement de la ligne, j'ose espérer que les TGV arriveront à l'heure, et que les TER arriveront aussi à l'heure. Je remarque que Monsieur le Maire est venu de Nice avec 10 minutes de retard. Je pense qu'il est venu en train, mais je peux peut-être me tromper.

Réactions de la salle.

Plus sérieusement, dans *Nice Matin*, j'ai lu dernièrement un article, où les gens étaient obnubilés par deux choses. Le premier, c'est que les TER arrivent rarement à l'heure. Deuxièmement, le gros problème aussi, c'est l'insécurité dans les trains. Je crois que l'insécurité s'est légèrement améliorée depuis. Mais là, vous allez doubler les trains. Est-ce que vous allez doubler également les effectifs pour la sécurité ?

Et on a parlé de tout, sauf des gares. Alors, je crois avoir lu quelque part que la gare du Cros de Cagnes est en sursis. Donc, merci de me dire si elle est maintenue ou si elle n'est pas maintenue. Vous avez également évoqué le report modal. Je ne connaissais pas le terme. Cela fait partie de vos enjeux. Doublement de trains, on peut espérer qu'il n'y aura peut-être pas un doublement, mais plus de personnes qui vont prendre le train. S'ils prennent plus le train, il y aura besoin de plus de parkings devant les gares. S'il n'y a qu'une gare, toutes les voitures du Cros de Cagnes vont venir à l'autre parking. Est-ce qu'il y a quelque chose de prévu ?

Et si la deuxième gare est maintenue, ce qui serait normal, parce que Cagnes est une ville qui s'étend de plus en plus longuement, et autant sur la partie est, les gens peuvent venir prendre le train au Cros de Cagnes, ils ont le parking, ils prennent le train, mais s'il faut qu'ils viennent jusqu'au centre-ville, cela va augmenter les bouchons, malgré les efforts qui ont été faits par la Ville pour améliorer la circulation. C'est un point important pour la survie. Si les gens qui doivent prendre le train viennent en voiture, tournent un quart

d'heure pour trouver une place, dans le meilleur des cas, ils auront mis une pièce, au pire, ils se feront aligner, ils auront un PV à la sortie. C'est un sujet important, Monsieur le Maire.

Pour l'instant, j'en ai fini.

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

Beaucoup de sujets ! Vous avez parlé de fonctionnement et de relation avec Paris. L'enjeu du projet, ce n'est pas la relation avec Paris. Clairement, ce n'est pas la relation avec Paris. Ce n'est pas la relation avec Paris, c'est la désaturation des nœuds ferroviaires, le doublement des TER sur cette zone ici et à Marseille. Et clairement, je l'ai évoqué aussi, il n'y a pas de gain de temps sur la Priorité 1. Puisque, dans cette Priorité 1, on agit que sur le transport TER local et que cela ne modifie pas les temps.

Donc, la ligne actuelle restera unique jusqu'à la Priorité 2, tant que l'on n'a pas fait la Priorité 2 entre Aubagne et Le Muy. Effectivement, toutes les problématiques qui existent aujourd'hui sur les liaisons entre Marseille et Nice pourront continuer à exister sur ce tronçon-là. Par contre, on considère que sur le tronçon marseillais, on va gagner ces 10 minutes, puisqu'on pourra passer en tunnel et qu'on n'aura pas ce qu'on appelle « le rebroussement » à Marseille Saint-Charles. Et à l'arrivée sur Cannes pour aller vers Nice, de Nice pour repartir, on aura la possibilité d'avoir un fonctionnement avec deux lignes qui permettront, s'il y a un incident de... Donc, oui, cela améliorera la mobilité.

Vous avez parlé du train. Vous avez parlé des fréquences. Je me répète : 8 trains par heure, ce sont des trains toutes les 7 minutes à peu près. Donc, cela change complètement ce qu'on évoque. Oui, il y aura des gens qui vont venir en voiture, mais pas forcément plus dans l'absolu. On a besoin de gérer, puisque cela va se faire sur toutes les gares, et sur les gares de Cagnes, il y aura de l'amélioration pour prendre le train. Mais, surtout, dans les schémas que l'on porte, les gares qui sont des gares nouvelles, comme Nice Aéroport, vont ramener beaucoup plus de monde pour venir prendre le train, comme la gare Ouest Alpes-Maritimes, comme la gare de Cannes, puisque ce sont les centres où les gens vont prendre directement les trains, soit longue distance ou TER. Il y a de Cannes des gens qui vont prendre le train, et un peu plus, parce que ce sera plus facile de le prendre, mais dans des proportions qui n'ont rien à voir avec l'utilisation du train, par exemple, pour aller à Sophia-Antipolis de Nice aéroport, ou de Cannes ou d'ailleurs pour pouvoir desservir la zone.

C'est sur Nice Aéroport que se concentre la majorité des trafics. Vous avez raison, dans ces conditions-là, évidemment, on travaille avec la Métropole et les communes concernées, avec Monsieur le Maire, probablement, sur Cagnes aussi, dans le cadre du développement de la gare, mais c'est un peu plus tard, pour l'intermodalité. Comment on arrive à la gare, comment on gère les parkings, comment on gère les transports en commun et le développement des transports en commun ? C'est pour cela que, à l'horizon du projet, encore une fois, c'est quelque chose qu'il faut mettre en perspective. Le projet, il est pour 2030. Donc on a le temps de la réflexion pour savoir comment on réalise cela. À la fois, c'est long. Et à la fois, ce que Monsieur le Sénateur-Maire évoquait tout à l'heure, c'est le temps qui est passé depuis que l'on a commencé à travailler sur le projet. Aujourd'hui, on a une expression consacrée, qui est « une fenêtre de tir ». Cette fenêtre de tir, il ne faut pas la louper, parce que sinon c'est encore plus d'années. Je vous ai montré le calendrier tout à l'heure. Il faut sept ou huit ans pour faire ces travaux. C'est un sujet qui est sensible. Vous

avez vu les territoires que l'on traverse. On ne peut pas prendre cela à la légère. Il faut prendre toutes les mesures de compensation pour pouvoir le faire. Donc, il faut du temps. Il faut des mesures administratives, etc.

Ce que vous évoquez au niveau de l'intermodalité, de l'accès en voiture, des modes doux, des bus, des taxis, sur ces gares-là, cela fera l'objet d'un travail qu'on fera avec les collectivités, les communes pour l'améliorer. C'est aussi la pertinence du système. Sur Nice Aéroport, on a le tramway, l'aéroport et l'ensemble de la desserte bus et taxis, qui sera là, qui sera importante. On prévoit la même chose sur la gare de Sophia-Antipolis, quand elle sera décidée, la même chose sur Cannes, etc. C'est cet ensemble-là qui fera que cela fonctionnera bien.

On a besoin d'améliorer les transports. On a besoin de doubler la ligne ferroviaire, mais ce n'est pas le seul axe de développement des transports, puisque les transports sont complémentaires. On n'est pas en compétition. On a parlé du report modal des voitures, puisque, effectivement, que se passe-t-il ? Vous avez un réseau routier saturé. Vous n'avez pas de grands projets d'aménagement routier qui permette de doubler dans les 20 ou 30 ans à venir l'espace routier. Vous n'en avez pas. Donc, cela veut dire que le système routier actuel va perdurer pendant les 30 ans à venir. On y fait des aménagements. Tous les jours, il y a des travaux sur la route, mais cela ne permettra pas de doubler les transports.

Aujourd'hui, vous avez 46 millions de passagers transportés sur le système ferroviaire et on en aura 90 millions dans les 30 ans à venir. Cela veut dire que ce doublement, il y en a une partie qui se fera en voiture, il continuera à y avoir de la saturation. Il faut donc que l'on ait un système ferroviaire qui permette d'absorber, d'où le report modal, c'est-à-dire de prendre des gens qui vont utiliser et faire des déplacements à l'avenir dans le train.

Donc, les gains de temps que vous évoquiez et la régularité sur l'ensemble du transport régional, c'est-à-dire les liaisons vers Paris, en tout cas les liaisons vers Toulon, Marseille et Paris par la suite, seront réglées positivement quand on aura réalisé la Priorité 2, les deux autres sections, pas avant, malheureusement. Entre-temps, en 2030, on aura augmenté la desserte TER pour arriver à un cadencement à 7 minutes qui sera plutôt confortable pour le territoire, et avec de l'amélioration des circulations en local. Et, oui, les aménagements de gares devront se faire avec des logiques d'intermodalité. On a le Département qui est partie prenante sur les mobilités. On travaille avec les collectivités et les communes sur cela. Je ne renvoie pas à plus loin. On a un tout petit peu de temps pour le faire.

Autre élément que vous avez évoqué, vous avez parlé d'insécurité dans les trains, vous avez parlé de la saleté des trains, vous avez parlé de beaucoup de choses par rapport à ça. Je suis conscient de tout cela. C'est un travail qui est extrêmement important pour la SNCF d'arriver à trouver des solutions pour permettre que l'on améliore les conditions de transport. Il y a des renouvellements de matériels, qui sont pris en compte par la Région.

Mais je voudrais préciser deux ou trois choses dans le domaine des responsabilités. La responsabilité intrinsèque aujourd'hui des dessertes dont vous avez parlé, de la desserte du Cros de Cagnes, n'incombe pas à SNCF. La desserte, les décisions de desserte, c'est l'autorité organisatrice des transports qui les décide, la Région. La SNCF est payée par la Région pour desservir une gare. Ce n'est pas la SNCF qui décide d'une

desserte de gare, mais l'autorité organisatrice des transports, donc la Région. C'est un point important, puisque vous l'avez évoqué.

Michel LEICKNER

C'est pour être sûr que j'ai bien compris. Donc, si un jour, la gare du Cros de Cagnes ferme, c'est parce que la Région n'aura pas donné l'argent à la SNCF.

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

C'est un schéma qui est très raccourci. Peut-être que vous n'avez pas bien compris. C'est un raccourci. Il n'y a pas que cette raison-là. Il peut y avoir d'autres raisons d'exploitation du système, y compris en lien avec la SNCF, qui peuvent permettre de repositionner cela, peut-être tout simplement la fréquentation, etc. Donc, il n'y a pas qu'un problème d'argent par rapport à ça. C'est un problème général. Je comprends, mais ce n'est pas forcément que cela.

Ce qui est important, c'est que vous compreniez que l'autorité organisatrice règle le problème des trains du quotidien. La SNCF est responsable sur les liaisons longue distance, tout ce qui est grandes distances. À l'échelle de 2030, il y aura eu l'ouverture à la concurrence. Monsieur le Sénateur-Maire est très bien placé pour vous en parler. Elle arrive. Cela veut dire que quand on aura fait ces investissements-là, on aura de la concurrence possible sur les rails.

La responsabilité de SNCF Réseau, ce que moi je représente ici, c'est la responsabilité de l'infrastructure : mettre en place une infrastructure qui permette de supporter les trafics à venir. Je ne sais pas si la SNCF monopolisera les voies et les haltes, puisqu'il y aura une demande de l'autorité organisatrice des transports qui gèrera ça, et il y aura des compagnies concurrentes qui arriveront à ce moment-là, qui auront des plans de services que je ne connais pas aujourd'hui. Par contre, ce que je sais, moi, par rapport à la demande qui est faite, c'est que si on ne met pas en place l'infrastructure ferroviaire qui permet de doubler la ligne existante, jamais ces services ne pourront être produits, puisque l'on n'aura pas la capacité de le faire, puisqu'aujourd'hui la ligne est aux limites de sa capacité. Cela veut dire que demain, vous pouvez avoir de la concurrence ferroviaire « féroce » en France, vous ne pourrez pas l'avoir ici, parce qu'on n'aura pas la possibilité de faire circuler plus de trains. C'est simple. Donc, la responsabilité de SNCF Réseau, c'est de mettre en place une infrastructure qui permette ces éléments-là. Les 8 TER par heure et par sens, c'est ce qui est autorisé par l'infrastructure. Je n'ai pas dit que c'était la SNCF qui les ferait. Ce sera des compagnies ferroviaires, qui auront la possibilité de prendre des « slots », des sillons pour faire cette desserte. C'est juste ça. SNCF Réseau sur l'infrastructure et SNCF Mobilité dans la responsabilité de l'entretien des trains et la propreté.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Pour être plus clair et plus simple, ce que vous voyez là, c'est la Ligne Nouvelle, dont on discute, et le renforcement, donc la libération de ce qu'on appelle les sillons, pour permettre justement d'avoir davantage de TER pour la ligne actuelle, et donc davantage de services pour les uns et pour les autres. Ce serait pour

moi formidable, car cela fait quand même 15 ans que je me bats là-dessus, pour essayer d'avoir une sorte de métro, tout simplement. On le mérite. La densité de population existe.

Parce que là, ce qui se passe, c'est que, par exemple, Monsieur ne vous le dit pas, mais les grandes lignes qui arrivent de Paris le matin, les TGV sont prioritaires par rapport aux TER, par rapport aux trains que nous prenons tous. Donc que se passe-t-il ? Le TER, compte tenu de la ligne qui est saturée actuellement, on lui demande de se garer, et vous voyez passer le TGV à 80 km/heure, qui n'a plus beaucoup de monde, et il vous passe devant. Donc, non seulement j'ai demandé le cadencement, mais j'en suis à demander la domestication – alors, ils ne veulent pas du tout –, c'est-à-dire faire rouler, y compris les TGV, à la même vitesse que les TER, auquel cas on perd quelques minutes pour les gens qui viennent de Paris, mais en même temps, nous, on aurait un meilleur service. Donc, cela, on en discute.

Deuxièmement, sur la sécurité et sur la propreté. La sécurité, c'est le pouvoir régalien. Normalement - je dis bien normalement -, c'est l'État. C'est la SNCF qui a une police ferroviaire particulière armée, et qu'on a renforcée avec la loi Savary, sur laquelle je suis intervenu pour mettre effectivement le maximum de moyens. Et désormais, les contrôleurs pourront vous demander votre carte d'identité. On ne pouvait pas. Ils pourront vous faire ouvrir les bagages. C'est la loi que l'on a votée il y a un mois et demi, deux mois. Donc, la sécurité est une prérogative régaliennne. Il appartient à l'État de le faire. Le problème, c'est qu'aujourd'hui, vous voyez à la télé, le soir, à 20 heures, tranquillement, comme ça, comme si c'était normal, vous voyez quelqu'un qui a une bouteille avec une mèche qui pend et qui essaye de faire allumer la mèche, et une fois qu'il l'a allumée, il la balance. Cela s'appelle un cocktail Molotov. Vous voyez cela, à 20 heures, dans nos rues, en France. Le cocktail Molotov a été inventé pour détruire les chars. Il détruit nos policiers actuellement. Donc je pense qu'on marche complètement sur la tête et que l'État ne fait pas son boulot, mais alors vraiment pas, dans le domaine de la sécurité.

Applaudissements.

C'est pour cela qu'à Cagnes, on essaie de faire en sorte. Donc, sur la sécurité, ce n'est pas Monsieur CHERRIER, ce n'est pas Louis NÈGRE qui va pouvoir assurer une sécurité sur toute la ligne. Il appartient à l'État de prendre ses responsabilités. Il appartient de donner des pouvoirs aux policiers. Maintenant, les policiers n'ont quasiment pas la possibilité de sortir une arme. Attention ! Ce sont eux qui se retrouvent devant le juge. Vous l'avez vu tous les jours, ils râlent beaucoup là-dessus. Et il appartient à la justice d'éviter qu'on lise dans *Nice Matin* (beaucoup me font la remarque) : « *il a été interpellé* », ça, ce n'est rien. « *Il a été condamné dix fois – ça, c'est pire - et il est encore là !* » Voilà, c'est tout.

La propreté, c'est la Région. La propreté, c'est la Région. C'est elle qui doit nettoyer les trains. Donc, là, il y a de l'incivisme et il faut s'y attaquer.

Sur les parkings, c'est un sujet effectivement, et vous avez tout à fait raison. Cette ligne, aujourd'hui, elle arrive ici devant vous, suite à une instruction ministérielle, qui prévoit un trajet que l'on vous a montré, notamment à Cagnes-sur-Mer. Mais pour qu'elle sorte, cette ligne-là, il a fallu un avant, un amont. Elle est issue de la Commission Mobilité 21. J'étais le seul de droite dans la Commission Mobilité 21 en tant que parlementaire, il y a maintenant deux ans, à peu près. C'est cela. Donc, c'est là où j'ai réussi à faire en sorte de sortir le dossier. Il y avait 70 dossiers structurants en France, on a réussi à sortir ce dossier. Le Premier

ministre socialiste de l'époque, Jean-Marc AYRAULT, a accepté que l'on fasse et que l'on mette les milliards (il y a 30 milliards sur le scénario 2) pour enfin, après 32 ans, déboucher sur quelque chose. Donc cette ligne est très, très importante, me semble-t-il, pour nous. J'y tiens beaucoup.

Maintenant, sur les parkings, parallèlement à cette Ligne Nouvelle, ici, à Cagnes-sur-Mer, j'ai la chance d'être parlementaire, et là, ça joue. Donc, je suis intervenu pour que l'on fasse en sorte que la gare de Cagnes-sur-Mer, la gare de tous les jours, que vous avez là, derrière, cette gare-là, qui est affreuse (c'est un trou noir), soit complètement revue et corrigée. Donc, ce projet (ce n'est qu'un projet, ne vendons pas la peau de l'ours avant de l'avoir tué), qui est à l'étude, sur lequel je n'ai rien dit ou quasiment, parce qu'on est à l'étude, va coûter plus de 20 millions d'euros. Ce ne sont pas les Cagnois qui paieront les 20 millions d'euros, je suis en train de les récupérer auprès de la Région, auprès du Département, auprès de la SNCF et auprès de l'État.

Cette gare-là nous amènera un parking de 250 à 300 places, ici, sur la gare. Après, parallèlement, on lancera les travaux du tram. Et quelle est la différence ? Je me pose toujours la question entre le tram et le train. Pourquoi faire deux choses ? Ils passeront à côté. Le tram, il passera sur l'avenue de Nice, sur la nationale 7, donc à 100 mètres de la ligne de chemin de fer. Pourquoi ? Parce que le chemin de fer, lui, a une gare tous les 2,5 kilomètres et il roule à 60 ou 80 km/heure, y compris en zone urbaine. Mais le tram, lui, fait des sauts de 350 mètres, on va faire simple, et il roule à 18 km/heure. Donc, si, demain, vous êtes au Cros, comme vous l'êtes, et vous voulez aller à Nice, vous ne prendrez pas le tram, vous prendrez le train.

Patrice BÉHIER, habitant de Cagnes-sur-Mer

Merci, bonsoir. Patrice BÉHIER, résident de Cagnes-sur-Mer.

Vous avez dit que, sur notre secteur, le train serait en tunnel. Comment va s'effectuer le creusement du tunnel et quel sera l'impact sur les zones concernées au-dessus du tunnel ?

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

Je l'ai déjà dit, au-dessus du tunnel, il n'y a pas d'impact. Il n'y en a pas. Les tunnels, ce sont des tunnels bitube. On pourra peut-être montrer ce que cela donne comme information. L'ensemble du passage en tunnel est fait par des tunnels bitube, qui sont creusés au tunnelier. Encore une fois, sur la zone surface, il n'y a aucun impact. On a des hauteurs variables, puisque ça dépend de la géographie du terrain. Globalement, on est relativement profond. On a aujourd'hui des méthodes de construction qui permettent d'aller jusqu'à, en gros, une fois et demie la surface du tunnel, de section que vous avez ici. C'est le principe de ce qui va être réalisé. Et vous avez des rameaux qui permettent de relier les deux tunnels régulièrement, ce qu'expliquait Monsieur NÈGRE tout à l'heure. On a des longueurs de plus de 5 kilomètres sans avoir d'émergence en surface, puisqu'un tunnel, s'il y a un problème, les rameaux qui sont disposés permettent de mettre en sécurité dans le tunnel. Donc, c'est le principe des tunnels bitubes, qui permettent de ne pas avoir de sentiers à l'air libre, puisque les tunnels monotube nécessitent d'avoir des sorties à l'air libre tous les kilomètres. Donc, dans le choix qui a été fait de creuser des tunnels bitubes, on n'a pas d'émergence. Par contre, dans certaines zones, il faudra effectivement mettre des tunneliers. Toutes les zones de mise en place de ces tunneliers, on ne les connaît pas aujourd'hui, puisque l'on est sur les positions de principe des tracés. Une

fois que les tracés seront choisis, dans les études d'approfondissement, on verra les positions pour essayer de regarder comment on positionne les tunneliers pour travailler. En général, on les positionne en entrée et au milieu. Donc, sur la surface, puisque je pense que vous êtes directement concernés par Cagnes, cela ne devrait pas poser de problème sur Cagnes.

Patrice BÉHIER

À quelle profondeur ?

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

Je l'ai dit tout à l'heure. C'est à peu près une trentaine de mètres, de manière générale. Une trentaine de mètres, oui. Mais sur Cagnes, on remonte un peu. La profondeur, c'est important, mais même si on remonte, aujourd'hui, on a des mesures de percement et de construction, qui n'auront pas d'impact en surface. Cela ne crée pas d'impact en surface. Quand on procède au percement, on fait ce qu'on appelle de l'appareillage en surface. On met des appareils électroniques en surface pour voir les impacts potentiels. Et donc, on a des critères pour vérifier que les vibrations, etc., sont acceptables. Et si on a des appareils qui permettent de considérer qu'on dépasse les seuils, alors on change les méthodes de construction. Le résultat des méthodes de construction, c'est qu'il n'y a pas d'impact sur la surface. Et quand il y en a, puisque c'est arrivé (on a parlé dans plusieurs réunions du tunnel de Toulon), on prend les mesures de confortement pour permettre de ne pas avoir plus d'impact sur la surface.

Petit élément, vous l'avez vu, il y a des permanences. Pour ceux qui veulent avoir des précisions par rapport à leur habitat, parce qu'en réunion publique on ne peut pas montrer chaque secteur, vous venez en permanence. Vendredi après-midi, il y en a une. Et on prend un peu plus le temps de regarder un peu où vous habitez, comment cela passe un peu plus précisément, pour vous donner les indications. Mais je me répète : franchement, en tunnel, il n'y a pas d'impact sur les surfaces.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Monsieur CHERRIER, précisez le vendredi où et à quelle heure.

Alain PRÉA, Directeur des études techniques Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, SNCF Réseau

C'est entre 13 heures 30 et 16 heures 30 en mairie. En l'occurrence, moi qui assurerai la permanence avec deux collègues.

Pour apporter des précisions, puisqu'effectivement, Jean-Michel CHERRIER a cité le tunnel de Toulon. Le tunnel de Toulon, sans dénigrer ce qui a été fait dans le temps, c'est un peu le contre-exemple d'un creusement de tunnel qui se passe mal. Chaque fois que nous avons une formation sur les tunnels, quand on nous cite un exemple d'un tunnel où cela s'est mal passé, c'est celui de Toulon. Le contexte ici n'est pas du tout le même. La géologie à Toulon est très tourmentée. C'est une des géologies les plus complexes qu'on puisse avoir et le tunnel a été creusé par méthodes traditionnelles, c'est-à-dire qu'on creuse avec une pelle et on avance comme ça, un petit peu à la petite cuillère, avec une zone à front de taille qui n'est pas consolidée. Ici, sur le projet, on est en tunnel bitube et on creuse au tunnelier, qui est un engin mécanisé qui permet en

fait, dès que l'on creuse, de poser des voussoirs. Donc, il n'y a pas de section de front de taille à l'air libre. Le front de taille, on le met sous pression, ce qui évite ou ce qui limite très fortement les tassements.

Georges BRUNEL

Ma question est la suivante : vous avez détaillé, je n'ai pas eu le temps de voir, les investissements ferroviaires sur la Côte d'Azur. Ils sont nombreux. Mais une question m'intéresse : à Cagnes-sur-Mer, il y a un problème de sécurité. Les poteaux caténaires sont plantés le long de l'autoroute sur à peu près 3 kilomètres. Jusqu'à quand ce danger va-t-il persister ? Est-ce qu'on le traite à part, en urgence, ou on attend 20 ans pour laisser le danger traverser la ville de Cagnes ?

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

Je n'ai pas de solution au problème que vous évoquez. Je ne pense pas que nous ayons aujourd'hui prévu un déplacement...

Georges BRUNEL

Dans les nouveaux investissements, est-ce qu'on supprime cette zone ?

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

Non, ce n'est pas prévu.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Pas à ma connaissance.

Georges BRUNEL

Alors, c'est grave ! C'est grave, quand même ! C'est grave pour les gens qui utilisent l'autoroute et qui ne le savent pas. Il y a 25 000 volts le long de la file de droite.

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

Les règles générales de sécurité permettent ça, Monsieur.

Georges BRUNEL

Non, il ne doit pas y avoir une route à 9 mètres d'un poteau caténaire.

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

Les dérogations sur ces systèmes-là permettent de le faire.

Brigitte GOURMANEL

Bonsoir. C'est un dossier que je suis depuis l'ouverture du débat public, vous le savez bien. J'ai apprécié le passage en Ligne Nouvelle, puisque la ligne TGV, chez nous, n'apportait absolument rien. La distance entre les gares était tellement faible que les trains ne pouvaient pas monter suffisamment en vitesse. Par contre, on a un grand besoin d'amélioration des trains du quotidien et du fret qui, chez nous, est essentiellement routier. Or nous sommes un département qui souffre énormément de la qualité de l'air et des particules fines.

J'ai apprécié que vous nous disiez tout à l'heure que cette Ligne Nouvelle était normalement conçue pour recevoir tous types de trains. Or je sais que les pentes ne vous permettent pas, pour des questions de surcoût, d'accepter le fret. C'est ce que vous nous dites depuis le début. Mais en même temps, vous signalez que grâce aux sillons libérés par le transfert des TGV sur la Ligne Nouvelle, le projet prévoit de quintupler les convois de fret sur la ligne historique, qui passeront de 4-5 à 20. C'est dans les priorités de la Ligne Nouvelle, page 7. Donc, sur la ligne historique, on va avoir beaucoup plus de TER, c'est le but du jeu, mais on va avoir cinq fois plus de fret. On va quand même avoir des TGV, pour qu'ils puissent desservir Antibes, etc., donc qui vont quitter la Ligne Nouvelle pour emprunter la ligne historique. Comment allez-vous gérer ces suppléments de circulation ?

Et en même temps, pourquoi ne pas faire l'effort de ce surcoût pour libérer une bonne fois la ligne historique ? Donc, la traversée de la zone urbaine dense, continue de Cannes jusqu'à Vintimille, par ces camions de fret ?

Il y a un petit truc qui nous a fait sourire, sur le dossier OAM, page 209, à un moment, on a remarqué une réflexion prospective. Cela ne veut pas dire que vous allez le faire, mais il est envisagé de décaler la ligne vers les emprises de l'A7, qui va faire glisser la circulation de la Nationale 7 sur la RD98. Alors ça, je suis désolée, mais il faut venir pratiquer chez nous pour comprendre ce que cela représente. C'est page 209 de votre document que j'ai sorti sur le Net.

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

Sur la ligne nouvelle, effectivement, vous avez raison de rectifier, j'ai dit « tous types de trafic », j'aurais dû rajouter « sauf le fret ». La Ligne Nouvelle n'est pas conçue avec des pentes pour le fret. L'augmentation possible du fret sera faite par le dégagement des circulations pour permettre des aménagements, qui permettront d'amener jusqu'à 20 trains de fret. Cela ne veut pas dire qu'il y en aura 20. Cela ne veut pas dire aujourd'hui que ces trains seront utilisés. La Région aujourd'hui, vous évoquez ça, n'est pas en demande de trains de fret. Je termine le propos, excusez-moi.

Le fret, c'est un enjeu national. Les conditions de réalisation du fret en relation vers l'Italie sont posées dans les accords bilatéraux que la France a faits avec l'Italie via le Lyon-Turin. Le fret est traité au niveau européen sur la massification. Les enjeux de transport de fret venant d'Espagne ou d'Italie pour circuler ne sont pas prévus pour passer par la Côte d'Azur, mais par le Lyon-Turin. Les aménagements payés par l'Europe sur la massification, c'est la massification sur la vallée du Rhône, le passage par le Lyon-Turin. Par ailleurs, la quantité de fret que vous avez, plus de la moitié du fret qui vient du sud de l'Europe est en RoRo par les bateaux. Aujourd'hui, on n'a pas de vision. On avait fait des ateliers fret, on avait démontré, on avait travaillé avec tout le monde. On n'a pas de vision d'augmentation du fret. Il n'y a pas de besoin d'augmentation du fret, du fret lourd, sur la région. Il y a un besoin d'un fret local, d'un fret de distribution, qui sera pris en compte par les réseaux de distribution.

Brigitte GOURMANEL

Il y a 5 000 camions qui traversent par jour.

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

Oui, vous avez raison. Vous avez raison.

Brigitte GOURMANEL

J'aimerais que la sécurité soit abordée, parce que sur l'autoroute circulent énormément de camions et on n'en a de plus en plus, parce que c'est une autoroute qui est pratiquement plate, qui ne fatigue pas les camions et qui est beaucoup moins chère. Elle est très employée par les poids lourds. Nous avons l'exemple d'un poids lourd qui a percuté la rampe de l'autoroute et qui est tombé sur la voie ferrée, à côté de l'école du Cros de Cagnes. Par chance, ce n'était pas un camion de matières dangereuses.

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

Je comprends bien, mais, en toute réalité, ce n'est pas la responsabilité de SNCF Réseau de régler les problèmes de circulation routière. Cela ne nous appartient pas. Ce n'est pas une décision qu'on peut prendre. Nous, on travaille sur la mise en place d'une infrastructure. Vous m'avez posé la question sur le fret. Oui, elle permettra d'avoir une augmentation de la capacité fret. Pour ce qui concerne la gestion de la circulation, il y a des mesures incitatives gouvernementales, ou régionales, qui permettent de taxer ou pas, pour diminuer. Ce n'est pas le système ferroviaire qui peut le décréter. Là, on est dans de la politique générale.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Dans la politique générale et pour répondre à Madame GOURMANEL, c'est une des raisons qui explique pourquoi j'ai saisi l'État pour diminuer la vitesse dans la traversée de l'autoroute à Cagnes-sur-Mer à 90 km/heure. Parce que, si à ce moment-là il y a un problème, il sera beaucoup moins grave qu'à 110, voire 130 km/heure.

Germain NALLINO, association « Les Amis du Rail Azuréen »

Nous avons eu Monsieur le Maire qui a fait son petit rapport, dans lequel il insiste sur l'aménagement du territoire, et notamment la construction de la Ligne Nouvelle, que nous partageons en totalité. Mais ce n'est pas d'aujourd'hui, depuis de nombreuses années. Alors, je poserai deux ou trois questions, parce que le Maire a fait état notamment de parkings, de gare multimodale, etc., mais malheureusement, aujourd'hui, tout ce qui concerne les travaux ferroviaires est fait à Marseille, ce qui fait que nous avons donc une problématique à régler. Avoir un centre de maintenance dans le département des Alpes-Maritimes, ce sera pour nous quelque chose de complet.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Entièrement d'accord. Je crois que Monsieur ESTROSI est convaincu, à ma connaissance, pour faire un centre de maintenance dans les Alpes-Maritimes. Cela permettra de gagner du temps, d'augmenter la productivité et donc d'avoir davantage de trains pour le public.

Germain NALLINO, association « Les Amis du Rail Azuréen »

Donc, ensuite, la deuxième question – et je serai très bref –, elle revient toujours, parce qu'on a quelques problèmes sur l'entrée de Nice. La proposition qui est formulée par la SNCF, pour nous, est aléatoire. Je pense qu'il faut retravailler dessus et de même avec les élus, parce que rentrer sur Nice avec deux voies, alors qu'il y en a huit qui vont être à Saint-Augustin, il faut quand même le faire ! Même si SNCF Réseau nous donne un tas de dispositifs qui, paraît-il, sont fiables. Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire.

Mais, par contre, je répète à nouveau que les Amis du Rail sont très, très volontaires pour cette Ligne Nouvelle, notamment pour une desserte TER dans le département des Alpes-Maritimes. Je pense que vous avez entièrement dit, Monsieur le Maire, pratiquement ce que nous répétons depuis des années et des années.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

J'écoute, j'écoute. Quand je trouve qu'effectivement les citoyens sont meilleurs que l'État, je dis bravo aux citoyens. C'est tout.

Rémi QUINTON, association « TGV Développement »

Bonjour. Par rapport à cette ligne, vous avez montré une *slide* où vous indiquez qu'il y a 140 000 véhicules par jour au point le plus fort de l'A8. Moi, j'avais lu, je ne sais plus dans quel document, que sur les sections de lignes existantes et de Ligne Nouvelle, vous prévoyez 50 000 voyageurs par jour à peu près. Si on ne fait pas cette ligne-là et si ces 50 000 voyageurs ne peuvent pas prendre le train, et si on doit les mettre sur l'autoroute, comment fait-on ? Si on ne fait pas cette ligne, est-ce que cela veut dire qu'on fait forcément une autre autoroute ? Et une autoroute, est-ce qu'elle passerait en tunnel ? Alors que, là, la ligne de train, on nous dit qu'elle passera en tunnel. Est-ce que, si on fait une autoroute, elle passera en tunnel ? C'est juste pour quand même rappeler l'opportunité de la ligne.

Mon deuxième point, parce que cela n'a pas été dit, alors qu'on est à Cagnes. J'avais vu dans les schémas de service que les TGV qui desserviraient Cannes et Antibes, potentiellement, desserviraient aussi Cagnes-sur-Mer avant d'aller à Nice. Est-ce que vous confirmez ? Est-ce que, éventuellement, les élus de Cagnes sont contents de cette possibilité ?

Vous avez évoqué la maintenance de la ligne existante qui, si je comprends bien, oblige à fermer la ligne régulièrement la nuit sur des plages assez importantes. Vous avez dit qu'avec la Ligne Nouvelle, cela pourrait changer. Est-ce que cela veut dire que, enfin dans la région, au moins enfin dans le département, on aura des TER plus tard le soir ? Parce que, actuellement, le dernier TER, doit être à 23 heures 30. C'est à peu près catastrophique. Vous ne pouvez pas aller à Nice et revenir à Antibes, par exemple. Est-ce que, avec la Ligne Nouvelle, cela veut dire que vous pourrez organiser différemment vos travaux de maintenance, pour que, si la Région vous demande de faire circuler des TER plus tard le soir ou plus tôt le matin, vous puissiez le faire ?

Ma toute dernière question va peut-être s'adresser autant au Sénateur-Maire qu'à la SNCF, c'est par rapport à la Priorité 2. Monsieur NÈGRE, vous avez rappelé que vous étiez à la Commission Mobilité 21, que vous aviez repêché, fort heureusement, le dossier Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Malheureusement, il n'y a eu que la Priorité 1 qui a été repêchée en 2030. Alors, je ne sais pas si, à l'avenir, lors d'une prochaine

Commission Mobilité 21, il y aura possibilité de faire mieux, peut-être de prendre toute la Priorité 2, mais il y a quand même un morceau de la Priorité 2 qu'il serait extrêmement important de repêcher, c'est celui entre Est Var et Sophia-Antipolis. Si celui-ci aussi pouvait être fait dès 2030, on aurait quand même un vrai réseau ferroviaire, on aurait résorbé les nœuds azuréens et marseillais, mais aussi on commencerait à avoir un premier gain de temps sur les trains entre Marseille et Nice. Cela ne ferait plus que 1 heure 50. On aurait vraiment le seuil où, de Nice à Marseille, et de Nice à à peu près partout, le train serait plus rapide que la voiture.

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

Je vais apporter un petit point sur la maintenance, l'utilisation de la ligne. Cela a été évoqué, vous l'avez évoqué. Les services sont décidés par la Région. C'est sûr que le fait d'avoir une deuxième ligne, cela permettra potentiellement de fermer une des deux lignes pour faire une maintenance sur du plus long terme et avoir des options plus radicales. Aujourd'hui, on n'est pas capables de le faire, vu qu'il n'y a qu'une seule ligne. Donc, on ne peut pas la fermer longtemps. Pour faire des travaux importants, on est obligé d'avoir des coupures beaucoup plus longues. Le fait d'avoir une deuxième ligne permettra de le faire.

Globalement, dans l'absolu, la maintenance se fait toujours la nuit, sur des délais assez courts, puisque, de toute façon, même quand on aura les deux lignes, elles seront beaucoup exploitées. Mais le fait, tout simplement, d'avoir deux lignes, permettra pour la SNCF, de faire au moins des travaux sur une période un peu plus courte, de prévoir des transports de remplacement pendant 24 ou 48 heures et faire des travaux plus lourds et plus souvent, ce que l'on ne sait pas faire aujourd'hui, puisqu'aujourd'hui on essaie de gérer une ou deux coupures par an, aux périodes de fêtes où il y a le moins de circulation possible. Donc c'est très contraignant. On pourra augmenter ça et le faire mieux. Donc, oui.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Peut-être que sur les milliards, et aller jusqu'au Muy, oui, moi, j'aurais souhaité qu'on fasse Nice-Marseille, point barre. Comme je vous l'ai dit, cela fait 32 ans qu'on attend. Sauf qu'on avait toute une série de dossiers, je l'ai rappelé tout à l'heure, en France, et si on demandait les milliards pour faire Nice-Marseille, c'était tellement cher pour un dossier, que l'on n'aurait jamais pu. Donc, on a attaqué là où il y avait un argumentaire qui était très solide, c'est l'asphyxie du département qui est programmée, asphyxie au niveau routier. Et donc, la nécessité dans les nœuds ferroviaires, parce que, là encore, cela coïncide aussi, à Nice et à Marseille, de faire quelque chose et d'aborder après 32 ans, c'est la première fois que je vois une ligne budgétaire ouverte là-dessus. C'est énorme : vous avez 4,2 milliards d'euros sur Nice et 2,5 milliards d'euros sur Marseille. Il est évident que le jour où l'on aura attaqué les travaux, il est vraisemblable qu'à ce moment-là, l'État quel qu'il soit suivra, parce qu'on a attaqué les travaux. Mais si vous demandez tout de suite 100 %, à ce moment-là, il y a d'autres dossiers qui passeront avant.

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

Je me disais bien que j'avais oublié de répondre sur un « truc ». Là encore, il n'y a pas d'impossibilité. La desserte sera continue. Encore une fois, on ne prévoit pas de réduction des services actuels et il faudra

regarder avec l'opérateur s'il y a des raisons spécifiques d'arrêter les trains, puisque le service ne sera pas le même. Donc, je ne sais pas répondre à cette question précisément sur la desserte. On a prévu, je crois, 2 TGV par heure sur la ligne ou, non, 1 TGV par heure sur la ligne, 1 train à grande vitesse sur cette portion-là. Donc, le service devra être regardé. On n'a pas prévu spécifiquement les arrêts. On ne pourra pas tout desservir, comme les TER probablement, mais ce n'est pas sûr, puisque les trains dits « à grande vitesse » qui circulent sur cette section-là, sont à la même vitesse que les TER, puisqu'ils ont la même desserte.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Cela devrait nous faciliter l'argumentaire pour l'obtenir, tout simplement. On veillera. On veillera. N'oubliez pas que c'est en 1864, je crois, que le train est arrivé à Cagnes et il s'est arrêté Cagnes. Et après, il a fallu de nouveau le relancer pour qu'il arrive à Nice. Donc, la halte terminus, c'était Paris-Cagnes. Donc, on veillera. On veillera.

Céline PERRIN, usager

Bonsoir. Moi, je suis usager du train, matin et soir. Je fais Cagnes-sur-Mer-Monaco. Autant vous dire que c'est une catastrophe. Je n'exagère rien. Votre ligne, d'après ce que je vois, peut éventuellement améliorer de Cagnes à Nice. Et après Nice, que fait-on ?

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

Aujourd'hui, il y a une étude à la SNCF qui est l'amélioration des circulations sur Mandelieu-Vintimille, pour prendre la section vers Monaco. Cette étude devrait permettre d'améliorer la signalisation, pour améliorer la régularité, mais cela n'augmentera pas le nombre de trains. Par contre, cela permettra d'améliorer la régularité.

La section Nice-Italie, en Ligne Nouvelle, aujourd'hui, est prévue dans la troisième Priorité, au-delà de 2050.

Réactions de la salle.

Il y a eu des questions. Ce que je voudrais que vous compreniez, c'est que ces choix et ces arbitrages viennent de ce qu'a évoqué Monsieur le Sénateur-Maire, d'arbitrages budgétaires. Cette ligne est importante. C'est pour cela qu'il y a des études pour permettre, non pas de la sécuriser, mais d'améliorer la régularité, puisque c'est le sujet que vous avez. On regarde comment on pourrait améliorer la capacité, rajouter des trains, mais c'est très compliqué dans cette zone-là. Mais, effectivement, pour l'instant, il n'y a pas de travaux d'aménagement et de doublement de ligne sur cette section-là. On avait fait la concertation sur ce réseau en 2012 et c'était dans le projet initial, Monsieur le Sénateur l'a rappelé. Cela n'a pas été retenu. C'est un peu comme la section Toulon-Le Muy. Ce n'est pas tout à fait la même situation ferroviaire, j'en conviens. Je suis absolument d'accord. Je suis absolument d'accord.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Un matin, je suis allé à la gare de Riquier. Et là-bas, j'ai posé des questions devant le train, qui est bourré, qui est tagué, qui est sale. J'y suis allé il y a six mois de ça, avant les élections, pour voir un peu, puisqu'on m'avait alerté sur Riquier. Donc, j'ai découvert effectivement le Burkina Faso ou je ne sais pas quoi, le tiers-monde. Et j'ai interviewé les personnes qui étaient assises là et qui attendaient le train.

Monsieur CHERRIER, c'est pire que ce qu'elle a dit ! Il y en a qui ont perdu leur boulot ! Il y en a qui ont perdu leur boulot, parce que le train arrivait régulièrement en retard. Alors le patron, une fois, il dit OK, deux fois, il trouve que cela fait beaucoup, et la troisième fois, vous êtes viré. Il y a donc des gens qui m'ont dit : *« Pour travailler à Monaco, on ne prend pas le train qu'il faudrait qu'on prenne. On ne prend pas le train d'avant. On prend l'autre ! »* Attendez ! On en est là. On en est là.

Céline PERRIN, usager

Vous trouvez normal que, pour être à 9 heures à Monaco, je parte à 7 heures du matin, pour faire 30 kilomètres ?

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

C'est à moi que vous posez la question ? Cela fait 10 minutes que je vous explique que je trouve que c'est anormal ! Je voulais donc vous le redire une troisième fois. Alors, il y a deux pistes à mon sens, en attendant que l'on fasse une nouvelle voie ou je ne sais trop quoi. Il y a deux pistes pour améliorer à la fois la régularité... Aujourd'hui, on n'a pas de régularité, en plus, ils arrivent en retard. Donc, si vous améliorez la régularité, vous aurez un service qui sera à peu près correct au niveau régularité. Vous aurez votre train à l'heure. Cela existe en Suisse. Cela existe au Japon. Cela fonctionne. Je suis allé voir. Ailleurs, ça existe. Donc, je ne désespère pas que la SNCF, dans ces cas-là, soit meilleure. Mais je suis très favorable, très, très favorable à l'ouverture à la concurrence. C'est clair. Cela nous permettra d'obtenir vraisemblablement un meilleur service. Après, il y a peut-être des capacités de trains, à deux étages, avec de nouvelles conceptions, qui pourraient embarquer davantage de monde et donc, offrir un meilleur service.

Céline PERRIN, usager

Effectivement, trois wagons à la gare de Cagnes, le matin, à 8 heures, alors qu'on sait qu'il y a le marché à Vintimille et que, dès Cagnes, on est debout jusqu'à Monaco, comment voulez-vous que les usagers soient heureux quand ils voient quelqu'un de la SNCF tout en restant polis ?

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

C'est pour cela qu'il a fait du rugby. Non, mais vous avez cent fois raison. Aujourd'hui, moi, je vais être plus critique que vous. Aujourd'hui, il existe une association dans les Alpes-Maritimes, qui s'appelle « les Naufragés du TER ». C'est tout. C'est tout dire ! Donc, le système dysfonctionne. Moi, je suis très favorable à ce que l'on intervienne sur le système, pas sur Monsieur CHERRIER, car il n'y est pour rien, lui.

Céline PERRIN, usager

Si cela pouvait intervenir avant ma retraite, je vous en serais très reconnaissante.

Rires.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Écoutez, Madame, vous me paraissez être jeune. Maintenant, on renvoie la retraite à des âges canoniques. Donc, il n'y a aucun problème. Je pense que la Région est sensible à cela, et le monsieur qui représentait le

quartier du Cros et la gare du Cros est parti. Il a dit : « *Mais est-ce qu'on va me supprimer la gare du Cros ?* » En fait, la gare du Cros, vous avez répondu : « *Ce n'est pas nous. Nous, on est l'exploitant d'une ligne, mais ce n'est pas nous qui décidons des arrêts. Et ça, c'est l'autorité de transports, c'est donc Marseille, c'est donc le Conseil régional* ». Effectivement, je ne sais pas quelle idée ils ont eue, parce que cela a été le Conseil régional de gauche. C'est ça, moi, qui m'a choqué. La gauche, en général, défend quand même le ferroviaire. Eh bien, c'est la gauche qui a prévu de fermer. Et moi, comment ai-je appris ça ? On ne me l'a pas écrit. Moi, j'ai appris ça par des gens qui, discutant avec la guichetière, elle leur a dit : « *Vous me voyez encore un peu, mais je vais disparaître* ». Voilà, et je l'ai appris comme ça. Donc, on a stoppé. On va tout reprendre et en tous les cas, on ne touche pas au Cros.

Applaudissements.

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

Je veux juste compléter un tout petit peu, parce qu'en fond d'écran, vous avez la liste des principaux projets et études, qui sont liés à la ligne classique existante. Vous avez principalement ce que je vous évoquais, l'amélioration de la ligne Mandelieu-Vintimille pour faire passer 6 TER par heure et par sens entre Nice et Monaco. Mais vous avez deux grands projets qui sont le changement de signalisation, un changement de signalisation plus moderne, qui s'appelle l'ERTMS 2, qui est un projet européen, financé par l'Europe, qu'on met en place progressivement. Et le deuxième projet, qui est au niveau national, qui est la commande centralisée du réseau. C'est ni plus ni moins l'informatisation des postes d'aiguillage. Ces trois projets-là, les études pour l'amélioration de la ligne Mandelieu-Vintimille, le changement de signalisation de Marseille à Vintimille, et la commande centralisée vont permettre dans les années futures... Je suis sûr que vous verrez cette amélioration avant votre retraite.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

En tous les cas, on a souhaité à Paris faire en sorte qu'on ait, nous aussi, l'ERTMS. Alors, l'ERTMS, la SNCF n'était pas extrêmement enthousiaste, mais on va l'obtenir. Et ça, cela va aider. Je parle sous le contrôle des spécialistes, mais j'ai compris une seule chose, c'est que cela permettait d'augmenter la régularité. Cela permettrait donc d'avoir éventuellement davantage de trains.

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

Oui, c'est l'*European Railway Traffic Management System*. C'est un système de signalisation plus moderne et qui est surtout européen. Donc, on a l'ouverture à la concurrence. Aujourd'hui, chaque pays a une signalisation spécifique, ce qui ne facilite pas effectivement les trains en Europe. Et comme on est en Europe, il y a un système européen de signalisation, qui est mis progressivement par tous les pays en Europe, dont évidemment la France, et qui améliore la signalisation existante aujourd'hui, qui est quand même assez ancienne, on va dire.

Daniel CAROTENUTO, association « Les Amis du Rail Azuréen »

Bonsoir. Je voudrais juste rebondir sur la gare de Cagnes. J'ai appris avec plaisir qu'il y a un projet de refonte de cette gare. Il est vrai que c'est plus que nécessaire. Je voudrais savoir, en premier, vous avez

annoncé pas mal de stationnements, etc. Est-ce qu'elle va être pratiquement au même emplacement, d'une part ?

Ma deuxième question concerne les arrêts des trains actuels. J'ai entendu un copain derrière dire que, peut-être, les TGV en 2030 s'arrêteront à Cagnes-sur-Mer. C'est une bonne chose. Mais, en attendant 2030, parce que c'est quand même assez loin - et c'est une demande que nous avons faite depuis des années -, est-ce que les TER Marseillais ne pourraient pas aujourd'hui s'arrêter à Cagnes-sur-Mer ? Et là, je m'adresse plus particulièrement à Monsieur le Maire et au Conseil régional, s'il y a un représentant. C'est quand même une très grande ville, qui draine toute la population de l'arrière-pays.

Je vous remercie.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Je pense que c'est le système actuel, qui dysfonctionne profondément, qu'il faut attaquer. Il faut le revoir, remettre tout à plat, pour obtenir davantage de capacité sur cette ligne, davantage de robustesse sur cette ligne, parce que les spécialistes me disent que c'est ça, le problème. Après, bien entendu, si on arrive à introduire des trains au milieu, qu'on ne peut pas faire aujourd'hui avec le système, qui est un système ancien de signalisation, eh bien, il sera beaucoup plus facile pour nous de demander qu'il y ait d'autres arrêts.

Mais d'ores et déjà, si on arrive à faire ce projet-là, vous en aurez un toutes les 7 minutes. Pour moi, ce sera un métro de surface, qu'on mettra à Cagnes-sur-Mer. Je suis ambitieux, mais quand même. Jusque-là personne n'avait parlé d'un métro de surface à Cagnes-sur-Mer. Là, si on arrive à faire le projet, on l'aura.

Donc, sur la nouvelle gare, encore une fois, je vous l'ai dit, « ne vendons pas la peau de l'ours avant de l'avoir tué ». Mais on travaille d'arrache-pied. J'ai saisi le Conseil régional. Je suis allé voir le Préfet de région. J'ai effectué un énorme de travail - comment dirais-je ? - de saisine des uns et des autres, pour leur expliquer que la gare de Cagnes-sur-Mer actuelle était une gare épouvantable. Épouvantable ! J'ai fait venir le Préfet des Alpes-Maritimes, ici, dans cette gare. J'ai fait venir le PDG de la SNCF, Guillaume PEPY, en personne, à la gare de Cagnes, pour que, tous les deux, qui ont du pouvoir, voient pourquoi je me battais pour une nouvelle gare, à peu près au même endroit, dans le secteur. Donc, aujourd'hui, nous travaillons dessus. Gares et Connexions, une filiale de la SNCF, travaille là-dessus, mais c'est prématuré de vous montrer aujourd'hui exactement où on plantera l'arbre.

Daniel CAROTENUTO, association « Les Amis du Rail azuréen »

Elle a été rénovée il y a quelques années, cette gare.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Oui, heureusement. Mais elle a été rénovée « limitée », si vous voulez. Quand vous arrivez devant et qu'il y a les touristes qui arrivent pour visiter Renoir et le château, quand ils arrivent dans cette gare, ils font demi-tour et ils repartent. Donc, de toute manière, pour moi et dans mon esprit, il ne s'agit pas de faire une gare. Soyons clairs ! Moi, je défends l'idée que c'est un pôle d'échange multimodal. Donc, il va y avoir la gare routière. La gare routière, qui se trouve aujourd'hui à la Police municipale de Cagnes, sera transférée à cet

endroit-là. Pourquoi ? Parce que les trains, et j'espère les trains TGV demain, arriveront à la gare de Cagnes. Vous aurez les bus, vous aurez l'ensemble des moyens, vous aurez les taxis, vous aurez le covoiturage, vous aurez la voiture électrique, vous aurez le vélo. C'est ça. C'est pour ça que cela va coûter un peu cher.

On a commencé par le début. Est-ce qu'on arrive à faire quelque chose, oui ou non. Après, il faut le faire. Et je remercie l'État qui est ici, le Directeur au niveau départemental des équipements, et qui nous ont beaucoup aidés. Merci, messieurs, et merci de votre présence.

Vous voyez, pour réussir un projet, il faut qu'il y ait les partenaires. Il faut que des gens viennent vous aider, parce que, seul, vous n'y arriverez pas. Mais quand on se met tous autour de la table, on arrive à faire bouger les choses. Et je ne désespère pas - je ne désespère pas -, moi, de la voir, cette ligne.

Daniel CAROTENUTO, association « Les Amis du Rail Azurén »

On sera bien vieux, vous comme moi.

De la salle

En fait, quand je regarde la solution proposée, qui doit répondre aux besoins du quotidien, si je pense par exemple à des gens qui habitent l'arrière-pays, Vence, etc., ou même à Cagnes-sur-Mer, ils sont tous obligés d'aller à l'aéroport, en fait. Donc, on prend tous notre voiture pour aller à l'aéroport, si on veut aller à Sophia-Antipolis.

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

Non, le train aussi.

De la salle

Le train aussi, mais on a dit qu'il était en panne.

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

Non, il n'est pas en panne. Il circule. On a dit qu'il n'était pas suffisamment régulier et qu'il n'était pas suffisamment à l'heure, mais on n'a pas dit qu'il était en panne. Il y en a 280 par jour sur la ligne, donc il n'est pas en panne, ça passe.

De la salle

Oui, mais enfin, ça fait quand même une boucle qui a peu de gares, finalement. Il n'y a qu'une gare à Sophia-Antipolis.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Qu'est-ce que vous proposiez ?

De la salle

Alors, premièrement, cela ne garantit pas que ça n'asphyxie pas le routier. Tout simplement, parce qu'il y a beaucoup de voitures et de camions qui passent sur Nice, qui ne s'arrêtent absolument pas sur Nice. Donc, ce sont des gens qui sont de passage. On l'aura tout le temps. Que ce soit l'émission de particules, etc., on l'aura

tout le temps. Aujourd'hui, si je comprends le projet, c'est un TGV en haut, avec un RER ou métro en bas, comme ça, on peut accélérer rapidement le trajet. Mais vous voyez quand même bien qu'avec une gare que sur Sophia-Antipolis, c'est quand même très limité. Tous les gens qui habitent sur l'arrière-pays, ils vont à l'aéroport.

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

Quand on parle de l'amélioration des transports et par rapport à l'augmentation des déplacements, on n'a pas une image, on ne croit pas une seule seconde qu'on va mettre plus de trains et plein de monde dans les trains et que les routes seront vides. Ce n'est pas ce qu'on dit. Ce qu'on dit, c'est qu'aujourd'hui, avec le seuil de saturation routière et le nombre de déplacements que vous avez, et la croissance des déplacements, il faudra que le système ferroviaire soit plus performant avec une nouvelle ligne pour absorber ces demandes de transport.

Puisque Monsieur le Maire a évoqué tout à l'heure quelque chose que nous ne faisons pas directement, mais qui est la dynamique économique, et on a parlé des emplois. On est parfaitement conscients que la dynamique économique et les emplois sont liés à des moyens de déplacement, quels qu'ils soient, que les déplacements soient faciles. C'est pour cela qu'on parle d'augmentation des trains, de pôle multimodal, de complémentarité avec les autres systèmes, pour que tous les systèmes soient complémentaires.

Aujourd'hui, la zone de chalandise que vous avez ici, sans le projet, c'est la zone que vous avez localisée à moins de 15 minutes d'une gare majeure de Cannes-Antibes-Nice. Et quand vous avez le projet, vous voyez que cette zone augmente considérablement. Vous parliez d'accès. Cela permet à beaucoup plus de gens en 15 minutes d'aller à cette gare, effectivement, en voiture, en bus, etc. Mais c'est un accroissement de plus de 30 %. C'est donc ce qui était évoqué, la possibilité d'avoir de l'emploi. C'est le principe de l'augmentation de la capacité de transport pour la dynamique du territoire.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Une précision complémentaire sur le trafic. Tout à l'heure, cela a été soulevé, le trafic des camions. Nous sommes pénalisés, parce que le coût du franchissement de la frontière à Vintimille par l'autoroute, le péage autoroutier pour les camions, est faible, par rapport au péage autoroutier des Alpes, au nord. Et donc, vous avez des gens qui viennent même des pays de l'Est, qui passent par la plaine du Po et qui arrivent chez nous. On a 600 000 poids lourds qui traversent les Alpes-Maritimes. Il y en a une grande partie qui est chez nous, attention, quand même. Mais après vous avez des camions qui font leur essence, là-bas, à Trieste et qui vont jusqu'à Barcelone direct, en passant par chez nous. C'est plus simple. Et comme c'est le moins coûteux, moi, je me bats pour obtenir des autoroutes maritimes. Les autoroutes maritimes, *a priori*, c'est formidable, sauf qu'aujourd'hui, compte tenu du prix du passage autoroutier, c'est moins cher. Donc, les camionneurs, les chargeurs disent : « Attendez, pourquoi on irait prendre ? On va s'enquiquiner, il faut mettre sur le bateau, etc., c'est un peu plus long. Donc on prend l'autoroute ». Alors, on a déjà des lignes, il y a Barcelone, de mémoire. C'est 50 % du trafic, mais on pourrait faire mieux, pour moi. Ce que l'on voudrait, c'est l'Eurovignette, c'est pouvoir augmenter le péage pour les camions en transit qui passent la frontière. C'est ce

que je souhaiterais, bien sûr, que l'on obtienne. Et ça, c'est une discussion avec l'Europe. Vous ne l'obtiendrez pas comme ça. Bien sûr, les camionneurs européens vous diront : « *On n'est pas d'accord* ». Mais, pour moi, c'est une des grandes pistes pour soulager. Vous avez 140 000 véhicules jour sur le pont du Var. 140 000 ! Je crois qu'à part le rond-point de l'Étoile, il n'y a pas plus. Je crois qu'il n'y a pas plus de circulation. On est pratiquement le numéro 1 de circulation en France. Et c'est là, c'est chez nous. Donc si on peut soulager, tout ce qu'on pourra soulager sera le bienvenu, ne serait-ce que pour notre qualité de vie.

De la salle

Moi, ma question est pour Monsieur le Maire. Vous avez parlé d'une future gare. Peut-être que ce soir, ce n'est pas le moment de poser des questions sur cette future gare et que vous ferez une réunion publique spécifiquement pour la future gare. À ce moment-là, on n'encombre pas la soirée avec ça.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Oui, ce n'était pas à l'ordre du jour. C'est la Ligne Nouvelle. Ce n'est pas le futur pôle d'échange multimodal. Dès que je peux, je vous en parle. Mais il me faut un certain nombre de bases administratives, légales, pour que je puisse intervenir.

De la salle

Parce que, quand on habite avenue de Passau et qu'on prend le train, qu'on va chercher le train à Antibes, le taxi, il ne nous prend pas, parce que la course ne l'intéresse pas. Il me l'a dit ! Comme il n'y a pas de consigne. Autrefois, il y avait des consignes. Maintenant, trouvez des solutions pour que, malgré ce qui se passe, les consignes soient à nouveau présentes. Ce serait pratique. Je monterai ma valise. Je redescendrai chez moi, porter ma voiture, et je remonterai à pied. Mais il n'y a pas de consigne. Le taxi ne me prend pas. Le bus, déjà, il n'aime pas bien. Normalement, je n'ai pas le droit de le faire, mais il ferme les yeux. Donc, je prends le 200, mais lui, il n'a pas le droit de me prendre pour que je descende à la gare, enfin d'après ce qu'il dit. Donc, c'est problématique.

Et alors, autre chose, c'est qu'il n'y a pas de toilettes. Elles sont fermées définitivement dans la gare de Cagnes. Et dans les trains, on voit les papiers toilette qui sortent sous les portes et les toilettes sont condamnées. Et c'est très agréable. Mon fils s'est marié à Singapour, ma belle-fille est thaïe, ils vivent à Singapour et ils sont venus. Et elle a dit : « *C'est ça, la France ?* »

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Oui, c'est la France, en 2016, oui, oui. Pour moi, on marche sur la tête. Voilà !

De la salle

Elle a dit : « *C'est ça, la Côte d'Azur !* » Voilà, c'est ça, la Côte d'Azur.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Oui, c'est ça, la Côte d'Azur, tout à fait. Mais malheureusement, c'est ça. Donc, on a des progrès à faire. C'est pour ça que je me bats, j'allais dire à longueur de journée, pour améliorer un peu les choses, parce que cela ne me convient pas plus.

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

Je n'avais pas prévu de répondre sur les toilettes. Je vous le dis franchement. Je crois que c'est fermé, mais il faut demander l'ouverture au guichet.

De la salle

Non, mais vous savez, quand on prend des trains en Italie, qu'on va faire un circuit en Italie, tous les trains qu'on a pris sont propres. La population n'est pas pire qu'en France. Les toilettes sont propres. Tout est propre. Les gens paient leurs tickets. Personne ne fraude. Et voilà, tout va bien ! Alors, je suis désolée, c'est quand même à côté. Je suis comme Monsieur le Maire, j'ai hâte de l'ouverture à la concurrence. Cela va vous faire du mal, mais cela va vous faire bouger. Cela vous fera du bien.

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

Je vous garantis que, moi, cela ne me fera rien du tout. Je continue à faire des infrastructures comme il faut.

De la salle

Je voulais dire « la SNCF ».

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

J'entends bien, j'entends bien.

Jean-Marie EBEL, membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie

Bonsoir, Jean-Marie EBEL, membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie, en charge de la compétitivité et de l'attractivité du territoire, entre autres.

Je voulais vous donner une ou deux informations très rapides, parce qu'il y a beaucoup de choses pertinentes qui ont été dites, de part et d'autre. Mais tout de même, il faut que vous sachiez que, dans ce département, il y a deux mots structurels, fondamentaux : le logement et le transport. Le logement, ce n'est pas le sujet de ce soir. Mais les deux cumulés font que les investisseurs, on n'arrive pas à les faire venir, par définition. Cela pèse sur le développement économique et cela pèse donc sur l'emploi de nos enfants et de nos futurs petits-enfants. On se trouve aujourd'hui dans une situation qui est alarmante. Cette Ligne Nouvelle, elle est indispensable. On a déjà raté deux fois le train, si vous me permettez ce clin d'œil, et il ne faut pas rater celui-là, parce que, effectivement, on est au bord de la thrombose.

Moi, je vais vous faire quelques confidences supplémentaires, et c'est vérifié à la Chambre de Commerce. Vous avez des entreprises basées dans ce département, qui ont d'autres sites, à Nantes, à Grenoble, parce que j'ai ça en tête, et dont les salariés, pour des problématiques liées au transport et au logement (et donc au

coût), demandent leur mutation. On voit bien, d'ailleurs, au niveau du dernier recensement, que certaines communes sont en chute libre. Donc, il y a un vrai sujet en termes d'attractivité du territoire.

En plus, aujourd'hui, la situation est préoccupante, mais demain, elle sera alarmante. Donc, il faut absolument qu'on ait une réponse, de façon à préserver notre avenir. Il y a d'autres enjeux économiques que vous connaissez, c'est l'Éco Vallée, le développement de Sophia-Antipolis. Comment va-t-on faire ? Tout à l'heure, cela a été évoqué, on n'a pas de solution routière. C'est le ferroviaire, c'est le multimodal. Je me suis fait comprendre.

Pendant que j'y suis, je veux juste ajouter un point encore, c'est qu'en ce qui concerne la gare Ouest, pour nous, il faut nécessairement qu'elle soit au nord de l'autoroute ; au nord de l'autoroute. Pour une raison simple, c'est qu'en plus, dans ce département, on n'arrive pas à développer le moyen pays et on sait très bien qu'une gare – pour ma part, ce serait Garbejaire, pour être très clair... Parce que tout ce qui se greffe en matière multimodale là-dessus va servir à drainer le moyen pays et à augmenter le potentiel de développement du moyen pays. Voilà ce que je voulais dire.

Je sais que je suis à Cagnes-sur-Mer. J'ai écouté avec attention. Moi aussi, j'ai regardé un petit peu et je trouve quand même beaucoup d'éléments positifs pour Cagnes-sur-Mer dans cette approche : le tracé est en tunnel, on va avoir des trains régionaux avec des séquençements qui sont meilleurs, donc cela va alléger l'autoroute, le trafic, par définition.

Moi, je suis chef d'entreprise – et je m'arrêterai là après -, j'ai 50 salariés, je suis sur l'Arenas, à l'entrée de Nice. J'ai 60 % de mes salariés qui viennent de l'ouest. Je n'ai pas besoin de leur expliquer qu'il y a une problématique de déplacement. Il y a quelque temps, le bouchon, il commençait à Saint-Laurent-du-Var. Là, il est à Cagnes-sur-Mer. Dans certains cas, il est à Villeneuve-Loubet, et dans d'autres cas, même, il est tout de suite après le péage d'Antibes. Ne faisons rien, il sera à Cannes demain matin. Voilà ce que je voulais dire. Donc, ne ratons pas, s'il vous plaît cette occasion-là. Certes, elle n'est pas parfaite. Certes, elle n'est pas parfaite. J'entends ce qui a été dit de part et d'autre, mais il faut absolument qu'on sorte de cette situation. Merci.

De la salle

Et vous aurez beau mettre tout l'argent que vous voulez pour contrebalancer le malheur qui s'est produit à Nice, vous avez ouvert la bourse très largement, mais cela ne suffira pas s'il n'y a pas les infrastructures.

Jean-Marie EBEL, Membre élu de la Chambre de Commerce et d'Industrie

Il y a d'autres malheurs qui se présenteront à nous, vous avez raison.

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

Merci en tout cas de vos éléments. Cela me permet juste de remettre ce que vous avez évoqué, c'est-à-dire que les trois positions de gare, elles sont positionnées au nord de l'autoroute, mais que, dans cette concertation, on a parlé des logiques de systèmes ferroviaires, et en tout cas de concertation, et notamment sur les villes qu'on traverse entièrement en tunnel. Mais ce qui est important, c'est qu'il y a des choix qui se

fassent sur ces positions de gare. Puisque la concertation, c'est aussi émettre des positions sur les tracés. On a besoin de recueillir votre avis.

Bien sûr que Cagnes est traversée en tunnel, mais, vous l'avez évoqué, il y a une importance pour Cagnes, qui appartient à un territoire, d'avoir des choix sur la desserte de Sophia-Antipolis. Et vous êtes tout à fait indiqués pour porter des choix sur ces positions-là. Le maître d'ouvrage a besoin, dans cette concertation, de recueillir l'avis du plus grand nombre de personnes. C'est quand même l'objet de ce genre de réunion : c'est d'expliquer et d'avoir les échanges qu'on a eus, mais que vous puissiez exprimer vos choix sur les différentes solutions qu'on vous a présentées, de manière à ce que nous, on puisse faire un projet. Et sans expression de choix, en fait, on va conditionner la suite du projet à des décisions d'État, alors qu'on a la possibilité de faire des choix qui soient préférentiels sur le territoire. C'est l'objet de la concertation. Donc, faites-le. C'est pour cela que je vous remercie de votre intervention.

Alain ROUX, usager

Je suis riverain de l'A8 et donc de la voie SNCF. Aujourd'hui, on n'hésite pas à le dire, le bruit tue. Les trains de fret, on en a parlé tout à l'heure, font énormément de bruit. Et puis, si j'ai bien compris, il va y avoir, peut-être une augmentation de ce trafic-là. Donc, je vous pose la question : vu le budget pharaonique – pour moi, c'est fabuleux, un budget comme ça, que vous avez réussi à décrocher, Monsieur le Maire, entre autres -, je dirais, est-ce qu'il y aura quelques peccadilles, quelques miettes, pour que, enfin, vous contribuiez, par la création de murs antibruit, par exemple, à améliorer un petit peu la vie des milliers de riverains qui sont le long de la voie de chemin de fer ? Notamment, la voie de chemin de fer historique, à Cagnes-sur-Mer, qui a le privilège d'avoir son autoroute urbaine, est très, très bruyante, et je ne parle pas des autres nuisances. Donc, ma question est simple : est-ce que tout ce pactole va être très judicieusement employé ? J'ai bien compris que beaucoup d'efforts sont faits. Est-ce que, pour les gens qui vont rester le long de cette voie de chemin de fer, il y aura une amélioration de votre part ou pas ? Chaque fois que l'exploitant vous a sollicité, chaque fois, vous n'êtes pas de la partie, vous refusez. Voilà ma question. Merci d'y répondre.

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

Aujourd'hui, les protections bruit sont dans la norme. La SNCF intervient sur les protections bruit quand il y a des augmentations de trafic, puisque nous avons des impositions au niveau de la loi, d'avoir une logique par rapport à l'augmentation de trafic, sur le bruit. On a identifié en France un certain nombre de points noirs bruit. Précisément, ce que vous évoquez, je ne le connais pas. Il faudra que l'on regarde. Mais, *a priori*, il n'y a pas d'aménagement de protection bruit en cours ou prévu dans la zone que vous évoquez en ce moment. Par contre, au niveau du projet, puisque vous parlez du budget, tous les budgets liés aux protections phoniques et autres, et liés à la construction du projet sont prévus.

Il se passe deux choses. D'une part, sur le projet nouveau, on a les budgets qui permettent de faire les protections phoniques. La démarche qui devait arriver dans les itérations, c'est notamment les logiques de bruit. On a parlé des compensations sur les activités économiques, l'insertion paysagère, c'est vraiment ce qu'on prend en compte. D'autre part, comme on modifie le trafic sur la ligne actuelle, on augmente

potentiellement le bruit. Du coup, si on dépasse les seuils admissibles au niveau de la loi, on met en place les protections phoniques qui correspondent à ce niveau-là. Je ne voudrais pas répondre de façon trop « bateau » à l'ensemble, parce que je ne peux pas vous répondre précisément. Oui, dans le budget, les protections phoniques, en tout cas toutes les compensations de tous les impacts sont prévues dans nos études sur la Ligne Nouvelle. Et oui, partout où la ligne classique - et c'est le cas ici -, voit son trafic augmenter, on a de nouveau la prise en compte des mesures de bruit sur ce nouveau niveau-là, de manière à mettre les protections phoniques pour ne pas dégrader ou en tout cas être conforme à la loi.

Je dirais, dans le pire des cas, si mon propos était répété dans quelques années, tout citoyen a le droit de demander l'application stricte de la norme et de la loi face au bruit. Des études de mesures sont faites, et on regarde si oui ou non, on dépasse les seuils admissibles par la loi. Si on ne les dépasse pas, cela reste comme ça. Si on les dépasse, on est tenu de prendre les mesures de protection. C'est basique, mais c'est la loi française, c'est la loi à laquelle vous avez le droit en tant que citoyen. Mais le budget qu'on vous présente tient compte des aménagements sur la Ligne Nouvelle et sur le réseau existant, puisqu'on double les trafics.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

On prend les deux dernières questions.

De la salle

Merci pour toutes ces informations. Je voulais simplement revenir sur les différents tracés en souterrain qui passent à Cagnes-sur-Mer. Simplement, parce que je me posais une question dans le plan que vous avez présenté, sur les différentes couleurs, les différentes variantes. Il y en a certaines d'entre elles qui se rejoignent, notamment derrière l'hippodrome. Et ensuite, elles continuent à se diviser et à se « recoloriser » en fonction des colorations précédentes, alors qu'*a priori*, cela ne me paraît pas se justifier. Il doit forcément y avoir une raison technique derrière. Je ne sais pas si je me suis clairement exprimé.

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

Non, il n'y a pas de raison technique. C'est juste pour que ce soit lisible sur le plan.

De la salle

Donc, cela veut dire qu'à l'heure actuelle, dans les plans que vous envisagez, j'ai bien compris que vous procédiez par affinements successifs. Les premières propositions, c'était des fuseaux. Là, on arrive à trois tracés. D'abord, est-ce que ces trois tracés sont « fiables » ? Quelle est la marge d'erreur dans les évolutions qui vont peut-être se produire ? C'est la première question.

Et la deuxième question, c'est qu'on est bien d'accord, ils sont tous indépendants les uns des autres ? Une fois qu'on arrive sur Cagnes-sur-Mer, les trois trajets sont possibles, indépendamment de ce qui s'est passé à l'ouest du département. Est-on bien d'accord ?

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

Oui, il n'y a que ce tracé-là. Vous voyez que ces deux positions de gare sont indépendantes, les tracés sont indépendants, mais ils se rejoignent là, pour aller sur une seule option. Ce sont trois tracés. Tous ces tracés

sont indépendants. On a la même chose ici, c'est-à-dire qu'on a, sur cette position de variantes, deux possibilités de tunnel, mais toutes les variantes sont totalement indépendantes les unes des autres, tout comme toutes les positions. On a essayé de concevoir un système qui permet de faire des choix dans tous les zooms, qui soient indépendants des autres. Je vous montre la carte globale des Alpes-Maritimes. En l'occurrence, encore une fois, sur ces tracés, c'est important que vous puissiez vous exprimer par rapport aux préférences.

De la salle

Je suis sûr qu'il y a des raisons techniques. Il y en a un ou vous passez d'un côté de l'autoroute à l'autre deux fois. Pourquoi ? Est-ce qu'il y a des raisons techniques ? Certainement.

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

Non. À la question de la dépendance et de l'interdépendance, vous voyez qu'ici, sur le tracé de doublement, vous avez deux variantes pour récupérer la Ligne Nouvelle, et un point commun qui est ici, trois positions de gare et de nouveau un point commun ici. Donc, vous pouvez faire des choix de variantes ici et de choix de gares qui sont totalement indépendants les uns des autres. Les variantes qui sont ici sont liées notamment à l'implantation de la zone. On a une géographie qui n'est pas la même. On a un point zéro, ici, au niveau de la mer, et on a des points élevés ici. On a des problèmes de pente et on a des problèmes de zones sous-sol. En fonction des coupes, le franchissement de la Brague se fait une fois ici ou deux fois là. Sur cette gare qui est bien plus à l'est, on plonge plus facilement et on passe sous la Brague sans avoir de problème. Les tracés un peu plus au nord et un peu plus au sud sont liés aux zones géologiques. On va rechercher un passage en zone géologique un peu plus en hauteur, puisque, quand on est sur ces zones, on est un peu dans les limites de la nappe phréatique. On a des mesures de construction d'étanchéité. C'est pour avoir un choix de position de passage sur ces zones.

De la salle

Cela veut dire que c'est quand même assez précis, d'ores et déjà. Les parties sur Cagnes, les trois traits que vous avez faits, c'est quand même assez précis.

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

Tous les tracés qui sont présentés sont assez précis et sont réalisables. Les itérations qu'on a menées sur ces études, c'est d'avoir aujourd'hui, dans ce qu'on vous présente, la certitude de la réalisation. En tout cas, les bureaux d'études qui ont travaillé sur cela et toutes les études que l'on mène dans le sous-sol et les mesures constructives que nous avons prévues dans les budgets sont aujourd'hui réalisables.

Après, c'est pour cela qu'il faut faire des choix. Une fois que l'on a décidé de faire ce choix-là, par exemple, on va faire des études plus précises de sondage de sous-sol sur ce tracé, pour vérifier sa faisabilité. On peut tomber, à un endroit, sur une zone qu'on n'avait pas vue ou qui n'était pas cartographiée. Cela fait partie des itérations du projet. Jusqu'à ce qu'on n'ait pas trouvé ce genre de problème ou qu'on ait trouvé ce genre de problème, c'est réalisable. Les budgets prennent en compte les mesures de construction qu'on a en fonction des différentes zones.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Une dernière question et je pense qu'on clôturera la séance.

De la salle

Juste pour appuyer un peu ça, finalement, tous les tracés arrivent quasiment au niveau de la mer. Donc, on va être à 30 mètres sous la mer et très proches du littoral. Pourquoi, finalement, n'y a-t-il pas de tracé plus haut qui, en plus, aurait l'avantage de rejoindre l'Éco Vallée, un jour ? Là, quand même, on est très proche du littoral et on est à 30 mètres sous la mer. Qui plus est, sur toute la zone basse, il y a un risque d'inondation, en plus. Ce que je veux dire, c'est que 30 mètres sous la mer, cela me paraît un peu...

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

Ce n'est pas tout à fait 30 mètres sous la mer. Ce qui est important dans les tracés, et ce que vous venez d'évoquer, c'est la réalisation du pôle d'échange multimodal à Nice Aéroport. Pour l'entrée de gare, il faut qu'on ait des surfaces, des alignements droits, qui nous permettent de faire les entrées dans la gare. Le niveau zéro ici, il est réalisé avec une gare surface à Nice Aéroport. On n'a pas d'autre possibilité que de traverser le fleuve Var en surface. Et donc, on n'a pas d'autre possibilité que de faire converger l'ensemble des tracés au niveau de Saint-Laurent-du-Var. On n'a aucune autre possibilité de faire arriver les lignes ici, parce qu'on ne serait pas capable de venir se raccorder sur Nice Aéroport. C'est la contrainte. C'est le positionnement de la gare de Nice Aéroport, du pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport, dans la plaine du Var, qui est ici, avec la ligne classique qui va jusqu'à la gare de Nice-Ville, qui contraint l'arrivée des tracés ici. On ne sait pas arriver comme ça. On ne sait pas arriver ici, comme ça, pour tourner là ; ce n'est pas possible. On est obligé d'arriver dans l'alignement de Saint-Laurent-du-Var, pour ressortir en surface à Saint-Laurent-du-Var. Ce qui fait que cela implique que tous les tracés arrivent doucement vers Saint-Laurent-du-Var. Tout simplement.

De la salle

J'entends bien. Il n'empêche que, depuis Cagnes-sur-Mer, on est déjà au niveau en dessous de la mer, et on longe le littoral. À la limite, cette gare Nice Aéroport pourrait peut-être être plus haute, en fait.

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

On la met déjà assez haute. Elle est surélevée, puisque l'État nous impose un PPRI, puisque c'est une zone inondable. Donc, on est obligé de faire la gare en surface assez haute. Je ne me souviens plus, mais je crois que c'est 7,50 mètres, à peu près. Donc, on la fait déjà assez haute. Après, si vous la mettez plus haute, en gros...

De la salle

Plus haute, dans les terres.

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

Non, alors, ce n'est clairement pas possible. C'est très bien, c'est une très bonne question. Le choix d'aménagement de Nice et de la Métropole, c'est de faire un pôle d'échange multimodal à l'aéroport, ce qui n'est pas incohérent, entre nous soit dit. Justement, il y a les tramways qui arrivent là, l'aéroport, et le train est là. Il n'est pas implanté plus haut.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour vos questions. Je vous propose de clôturer la réunion, peut-être, Monsieur le Maire.

Louis NÈGRE, Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer

Oui, simplement un mot pour vous remercier d'avoir tenu jusqu'à 21 heures et des poussières. Deuxièmement, n'oubliez pas de passer à la Mairie pour, si vous le souhaitez, bien entendu, soutenir le projet, parce que nous en avons besoin.

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

C'est ça, et faire les choix de tracés que vous pourrez exprimer, c'est important pour nous.

Merci beaucoup. Bonsoir.

Applaudissements.

La réunion se termine à 21 heures 05.