

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

## REUNION PUBLIQUE SUR LA GARE DE NICE AEROPORT 24 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 31/10/2016

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



# SOMMAIRE

<b>PRESENTATION DES PARTICIPANTS</b>	<b>3</b>
--------------------------------------	----------

<b>PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR</b>	<b>4</b>
--	----------

<b>ECHANGES AVEC LA SALLE</b>	<b>10</b>
-------------------------------	-----------

*La réunion s'ouvre à 18 heures 26.*

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

## PRESENTATION DES PARTICIPANTS

### **Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue pour cette première réunion publique de concertation relative aux gares, aux gares nouvelles présentes sur le projet Ligne Nouvelle. Elle fait suite aux trois réunions publiques d'ouverture qui ont eu lieu respectivement dans les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône et le Var et à une série de quatre premières réunions publiques locales qui ont lieu à Cagnes-sur-Mer, Valbonne, Mougins et Villeneuve-Loubet. Aujourd'hui, demain et après-demain, ont lieu ces trois premières réunions sur les gares nouvelles, à commencer par celle qui concerne le secteur de Nice Aéroport ce soir.

Je me présente : Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour la concertation publique relative au projet Ligne Nouvelle sur les aménagements de la Priorité 1, en particulier les variantes de tracés et de positions de gares prévues pour cette infrastructure.

L'ordre du jour de la séance de ce soir est composé d'une présentation des participants. Sont ici présents Jean-Michel CHERRIER, responsable de la mission Ligne Nouvelle et Directeur territorial adjoint pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Nicolas GUYOT, Directeur des études pour la mission Ligne Nouvelle et Roland LEGRAND, qui est en charge des gares. Vous avez également ici Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation pour la Commission nationale du débat public, qui nous dira quelques mots dans quelques instants.

Après cette présentation et l'intervention de Philippe QUEVREMONT, Jean-Michel CHERRIER et son équipe vont présenter les grands éléments du projet et spécifiquement de la gare de Nice Aéroport, sous différents aspects. Il y a aura une mise en perspective des suites de la concertation et un temps d'échanges avec l'ensemble des participants et si vous souhaitez vous exprimer, vous pourrez le faire à ce moment-là. Je pense que ce sera précédé par une intervention des élus représentants les cofinanceurs.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Philippe QUEVREMONT.

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

Bonjour à tous. Je m'appelle Philippe QUEVREMONT. Je suis indépendant du maître d'ouvrage et des autorités locales, puisque je suis nommé par la Commission nationale du débat public, qui est autorité administrative indépendante. Mon rôle tient en quatre mots : je dois veiller à l'information et à la participation du public. Justement, nous sommes dans une phase où la priorité est la participation du public ; cela a été accepté par le Comité de pilotage qui s'est réuni au mois de septembre. Tout doit être fait pour que vous puissiez vous exprimer, soit pour poser des questions, soit pour donner un avis. À cet effet, j'ai demandé - ce que le Comité de pilotage a accepté - que l'ensemble des exposés introductifs ne dépasse pas 30 minutes, y compris mon intervention qui va être très courte.

Pour vos interventions, il vous est bien sûr recommandé la courtoisie de respecter les personnes. Vous devez chercher à convaincre, le maître d'ouvrage doit aussi chercher à convaincre, et ceci doit être conçu comme un travail de préparation en vue d'une future éventuelle enquête publique qui devrait avoir lieu en 2019, si on écoute le calendrier du maître d'ouvrage.

Je vous rappelle que dans une enquête publique, la commission d'enquête et les commissaires enquêteurs doivent, *in fine*, après avoir entendu le pour et le contre, donner un avis. Il faudra que vous les convainquiez et entre deux, je pense qu'il est important que chacun essaye de se convaincre. Voilà, je n'irai pas plus loin.

En ce qui concerne vos interventions, je recommande une minute par question – l'expérience prouve que cela marche très bien –, et de l'ordre de trois minutes pour un avis. La prise de parole des élus est bienvenue, ils ont des responsabilités que nous n'avons pas, en matière d'aménagement du territoire et de financement public. Ils s'expriment en tant qu'élus, mais je les remercie par avance d'avoir accepté, là aussi en Comité de pilotage, que leurs interventions aient lieu en même temps que celles du public. Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Pour ce qui concerne la présentation du projet, Jean-Michel CHERRIER va démarrer et il sera suivi par Nicolas GUYOT et Roland LEGRAND.

## PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous sommes dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique et dans une phase de concertation publique sur les tracés et les positions de gares de la Priorité 1. Ce projet avait fait l'objet, à l'époque de la LGV PACA, d'un débat public en 2005, qui avait jugé de l'opportunité du projet sur trois grands éléments qui étaient :

- la désaturation du département des Alpes-Maritimes et relier le département au réseau à grande vitesse ;
- la nécessité de réaliser un réseau ferroviaire performant sur la région ;
- la création du chaînon manquant sur l'arc méditerranéen.

Le projet avait fait l'objet de plusieurs scénarios et finalement, il a été décidé dans sa composante « desserte des Métropoles du Sud » Marseille, Toulon et Nice en 2009, à la suite d'un secrétariat permanent. À ce moment-là, le maître d'ouvrage – SNCF Réseau - est rentré dans les études préalables pour faire toutes les itérations nécessaires, faire une concertation en 2011 sur les différents fuseaux de passage et les fonctionnalités du projet (emplacement des gares), puis en 2013 sur une information sur la zone de passage préférentielle qui avait été retenue. Cela avait débouché sur deux décisions ministérielles qui avaient entériné

la zone de passage de la Priorité 1 et de la Priorité 2, priorités proposées et validées par le gouvernement dans le cadre de la Commission Mobilité 21 en 2013.

Dans l'échéancier aujourd'hui, cela a été rappelé par Philippe QUEVREMONT, nous prévoyons, à la suite de cette période de concertation publique, d'avoir le choix de tracé et de position de gare préférentiels, de pouvoir construire un dossier d'enquête d'utilité publique qui servira à cette enquête d'utilité publique. Ce dossier devrait être terminé fin 2018 pour permettre une enquête en 2019. L'enquête durera entre 12 et 18 mois pour obtenir une déclaration d'utilité publique en Conseil d'Etat, que nous comptons obtenir fin 2019. Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, cela nous permettra d'envisager les travaux autour de 2022 et dans le planning, entre les sept à huit ans de travaux en fonction des secteurs, d'avoir un projet mis en service pour 2030, conformément à la décision ministérielle.

La réalisation du projet en deux priorités, conformément à ce qui avait été travaillé avec la décision ministérielle, consistait en des aménagements en Priorité 1 sur le projet Ligne Nouvelle, en commençant d'abord là où le système ferroviaire était le plus contraint, c'est-à-dire sur la zone de Marseille et sur la zone niçoise. La Priorité 1 correspond aux aménagements de la désaturation du nœud ferroviaire marseillais et du nœud ferroviaire azuréen. La Priorité 2 poursuivra le projet après 2030 sur les sections d'Aubagne-Toulon et Le Muy-la Siagne. Au-delà de 2050, le tronçon entre Toulon et Le Muy devrait être réalisé.

Le projet a été mis en place par rapport à de nombreux besoins, et notamment des besoins de déplacement sur la région qui, aujourd'hui, voit d'importantes difficultés de circulation. Nous avons un temps important perdu dans les embouteillages et, malgré l'ensemble des investissements réalisés par les collectivités et l'Etat de plus de 5 milliards d'euros, nous avons une dégradation attendue des circulations routières et conjuguée à une augmentation de la population. Nous considérons qu'aujourd'hui, les temps de transports seront encore augmentés.

Nous avons un système ferroviaire construit autour d'une seule ligne historique, qui est la ligne littorale reliant Marseille à l'Italie. Cette ligne concentre tous les trafics et elle est aujourd'hui saturée. Nous avons un taux de retard et de difficulté de gestion du réseau qui est assez important. Nous avons le plus petit linéaire de voie ferrée en France. Nous avons donc une configuration et des caractéristiques de liaison de 3 des 10 plus grandes métropoles par une seule ligne historique qui est assez unique en France.

Malgré les investissements réalisés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région sur le réseau pour le moderniser, nous n'arriverons pas à prendre en compte la demande de transport qui est attendue dans les années futures. Nous avons une augmentation régulière des demandes de passagers transportés dans les trains du quotidien, et cette augmentation ne pourra pas être prise par la ligne actuelle. Il nous faut donc une nouvelle infrastructure, une nouvelle ligne ferroviaire pour évidemment doubler la ligne littorale et desservir Sophia-Antipolis. La desserte de Sophia-Antipolis avait été l'objet de la sortie de la concertation de 2011. Cette ligne doit permettre de doubler les TER sur la ligne littorale.

Globalement, en créant une nouvelle infrastructure, nous aurons un réseau plus facile à gérer. Ce sont des fiabilités de circulation avec évidemment moins de retard ; et un seul incident ou un incident sur une des lignes ne bloque pas l'ensemble du dispositif. Nous visons directement un report modal important sur ce projet et évidemment, dans le cadre de la réalisation de la Priorité 2, il s'agit de réduire au final les temps de

parcours, la Priorité 1 visant prioritairement la désaturation de nœuds ferroviaires et le doublement des trains du quotidien, et la Priorité 2 amenant des gains de temps sur l'ensemble des liaisons.

Vous pouvez voir les services ferroviaires actuels que vous connaissez et les services projetés avec les aménagements de la Priorité 1 en ayant la construction de la ligne et la desserte d'une gare Ouest Alpes-Maritimes, pour arriver sur l'objet de la réunion d'aujourd'hui, la gare multimodale de Nice Aéroport. Vous voyez que sur la ligne littorale, la cadence, le nombre et la desserte des trains sont doublés pour passer de 4 à 8 sur l'ensemble des gares de la ligne littorale, plus un certain nombre de trains et de dessertes pour cette gare Ouest Alpes-Maritimes.

Le principe des études du maître d'ouvrage, dans la recherche des tracés et des positions de gares, est évidemment prioritairement de rechercher des localisations de gares en interface avec les voies existantes. Nous visons une amélioration du fonctionnement du système ferroviaire et des réseaux de transports en règle générale dans le cadre de la zone de passage préférentielle. C'est un principe classique d'études technico-environnementales où nous recherchons à éviter, réduire et compenser les impacts du projet. Nous avons engagé une démarche d'études qui prenait en compte l'éloignement des habitations, la préservation des espaces naturels et la protection des ressources en eau. D'une manière globale, le projet considérait sa réalisation comme une non-aggravation des risques connus.

Nous avons une démarche itérative des études et lorsque nous aurons sélectionné les tracés, nous continuerons à optimiser ce travail pour approfondir encore la connaissance du territoire et les enjeux spécifiquement où les tracés auront été définis, avec des réductions d'impacts, des compensations de ces impacts et notamment tout ce qui concerne le traitement du bruit, des activités économiques, de l'insertion paysagère, de tout ce qui concerne la gestion souterraine, et évidemment la faune et la flore.

Le projet vous est présenté dans le cadre du dossier support de la concertation. Il est présent sur le site Internet. Il est constitué en plusieurs zones. Vous avez ici le département des Bouches-du-Rhône dans lequel nous avons deux possibilités d'entrée en tunnel pour desservir une gare souterraine à Marseille Saint-Charles. Nous avons proposé deux positions de gare pour cette gare souterraine de Marseille Saint-Charles. Nous avons trois sorties souterraines pour arriver à l'air libre dans la vallée de l'Huveaune, trois possibilités de desservir la vallée de l'Huveaune dans laquelle nous insérerons une quatrième voie jusqu'à Aubagne. A Toulon, dans le Var, il s'agit de réaliser un passage dénivelé dans le secteur de la Pauline, passage dénivelé sur la liaison de ligne qui va vers Hyères. Actuellement, cette ligne a des croisements à plat.

Dans les Alpes-Maritimes, le projet consiste à réaliser un raccordement sur la ligne classique en arrivant à Cannes, un doublement de la ligne Cannes-Grasse. Nous avons deux variantes de raccordement à la réalisation d'une ligne nouvelle enterrée sur quasiment la totalité du parcours pour aller rejoindre trois positions de gare proposées pour la desserte de Sophia-Antipolis : deux sur la commune de Valbonne, aux Bouillides et au Fugueiret, et une sur la commune de Mougins aux Bréguières. Une quatrième option est apparue dans le cadre des discussions et des échanges de la concertation avec les élus, qui est le positionnement d'une gare TGV-TER à Cannes-La Bocca sur le terrain de Cannes Marchandises.

Ces trois positions de gares débouchent sur quatre solutions de tracés que vous voyez ici, pour globalement passer en tunnel sur la majeure partie du territoire, ayant notamment des impacts sur Biot pour deux d'entre

elles, puisque sur le tracé, nous avons deux émergences sur Fugueiret sur la commune de Biot et une émergence sur le tracé des Bouillides. Le tracé de la gare des Bréguières n'a pas d'impact sur Biot et sur les communes jusqu'à l'arrivée à Saint-Laurent-du-Var, où nous prévoyons de faire une sortie par des tunnels pour faire un passage du fleuve Var en surface et rejoindre la gare de Nice Aéroport pour laquelle nous allons avoir des présentations aujourd'hui. Voilà le passage à l'arrivée à Saint-Laurent-du-Var et le passage du fleuve Var pour rejoindre la gare de Nice Aéroport en surface.

Nicolas, si tu veux bien prendre la suite.

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

L'objectif de cette gare de Nice Aéroport est de permettre d'améliorer les déplacements locaux par une amélioration, notamment une densification des services TER. Ce projet s'inscrit aussi complètement dans le projet de développement de la zone et du pôle d'échange dont nous reparlerons certainement pendant cette séance. Le pôle d'échange préexistera avant l'arrivée de cette gare TGV, puisqu'il est prévu de déplacer la gare TER aujourd'hui à Saint-Augustin sur le site du Grand Arénas à l'horizon 2021. Ce projet s'inscrit donc complètement dans le projet de développement de la plaine du Var, comme je le disais, et en particulier de la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) du Grand Arénas.

Concernant la section que vous avez vue en bleu sur la diapositive précédente, c'est-à-dire dans le secteur qui va de Saint-Laurent-du-Var, y compris l'arrivée de la ligne souterraine et de ses émergences, à Nice Aéroport compris, et l'ensemble du plan de voies, le coût de cette infrastructure et des équipements est estimé aujourd'hui à 710 millions d'euros.

Les objectifs de service ferroviaire sont affichés au tableau. La densification des services TER apportée par le projet est importante. Le nombre de 3 TER par heure et par sens en heure de pointe entre Cannes et Nice Aéroport (aujourd'hui Nice-Saint-Augustin) passerait à 10, avec une grande partie (8 TER) qui passerait par la côte et 2 TER par la Ligne Nouvelle. Entre Antibes et Nice, alors que nous avons aujourd'hui 4 TER par heure et par sens, nous passerions à 8, soit un doublement. Nous aurions le lien direct entre Nice Aéroport et la technopôle de Sophia par 2 TER par heure et par sens. Il faut préciser que ce lien est encore densifié si nous y ajoutons les services TGV qui s'arrêtent également dans les deux gares.

En termes de service, il faut citer non seulement les services ferroviaires eux-mêmes, mais les aspects d'intermodalité avec ce pôle d'échange qui rassemble à peu près tous les modes possibles, avec en tout premier lieu l'aéroport à proximité, ce qui a été un argument fort du positionnement de ce pôle d'échange au départ, et avec, au-delà de la gare ferroviaire, les lignes de tramway, les cars interurbains et une gare routière importante, des accès pour les voitures évidemment, puisqu'un certain nombre de personnes continueront à venir en voiture, et le développement des modes doux (deux roues ou marche).

Sur les diapositives suivantes, nous avons cherché à illustrer ce que cette gare de Nice Aéroport allait changer en termes de proximité pour les habitants et les emplois d'une gare importante où passent des TGV et des TER. Nous nous sommes imaginés en 2030, s'il n'y avait que Nice-Ville et ensuite sur la deuxième gare, à la même échéance, si nous avions Nice-Ville et Nice Aéroport et vous avez des tâches représentant les secteurs situés à 15 minutes (couleur dense) ou à 30 minutes (couleur plus pâle) d'une de ces deux gares.

Nous remarquons que lorsque nous ajoutons la zone verte qui représente les personnes à 15 ou 30 minutes de Nice Aéroport à la zone orange qui caractérise Nice-Ville, nous avons une assez forte extension à la fois des zones denses (vert foncé et orange foncé) et des zones plus pâles. Nous pouvons traduire cela en disant que si nous ne considérons que les zones à 15 minutes, par exemple, l'ouverture de Nice Aéroport permettrait à 45 % d'habitants en plus et 75 % d'emplois en plus de se trouver à 15 minutes d'une gare TER-TGV.

Pour donner des ordres de grandeur de la fréquentation de la gare, nous prévoyons que cette gare aura une fréquentation *grosso modo* de l'ordre de celle de Nice-Ville aujourd'hui, soit entre 7 et 8 millions de voyageurs en 2040 à horizon Priorité 2. Comme vous le voyez, nous avons un partage assez équilibré entre les voyageurs qui font de longues distances, c'est-à-dire les personnes utilisant le train pour dépasser les frontières de la région et même un peu plus loin, puisque la catégorie régionale juste en dessous va jusqu'à des destinations comme Nîmes, Montpellier ou Avignon, et ceux qui circulent en TER sur des trajets probablement plus locaux, ce qui représente une partie non négligeable (quasiment un tiers).

Comme je le disais, le projet va s'installer dans un terrain qui ne sera pas vierge, avec déjà un pôle d'échange qui aura été créé, puisque la halte TER de Saint-Augustin aura été déplacée au cœur de Grand Arénas et nous y trouverons également la gare routière et les lignes 2 et 3 du tram, ainsi qu'un certain nombre d'équipements complémentaires (stationnements, arrêts de taxi, déposes minute, etc.).

Le programme Ligne Nouvelle PCA (Provence Côte d'Azur) prévoit de transformer cette gare, d'y ajouter quatre quais, cette gare passant de 2 à 6 voies à quai, des quais qui pourront accueillir des TGV, cette gare devenant une gare TGV. Il prévoit aussi d'accompagner cela par un certain nombre d'aménagements qui répondent à l'ampleur de l'augmentation de trafic, notamment sur le plan des parkings, mais aussi sur le plan de la réorganisation d'un certain nombre de fonctions (déposes minute, taxis, etc.)

Si nous regardons les modes d'accès à la gare, nous nous rendons compte que la part modale des accès en transport collectif est importante, ce qui n'est pas une surprise pour un pôle aussi bien desservi et innervé par les transports collectifs. Nous avons environ 40 % de transports collectifs cumulés, un tiers de voitures particulières, puisque cela reste une gare très proche de l'autoroute et qui a une clientèle grande ligne assez importante, et une proportion de modes doux d'environ un quart, ce qui est également relativement important.

### **Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)**

Comment ce programme s'articule-t-il sur le site ? Nous allons regarder un certain nombre d'images. Vous avez évidemment l'aéroport, la plaine du Var, l'autoroute A8 ici, les tramways (le T1, le T3 et le T2) vers l'aéroport. La gare se situe ici. Vous voyez que nous avons la chance de voir converger de nombreux réseaux, ce qui sera assez déterminant sur l'activité de la gare. Les chiffres annoncés (7,7 millions de voyageurs annuels) montrent l'importance du projet.

La gare s'inscrit dans l'opération d'intérêt national de la plaine du Var, avec des projets assez structurants. Nous nous situons évidemment au débouché sur la mer, avec la proximité de l'aéroport. Ce projet est composé d'un ensemble d'autres projets.



Si nous regardons la diapositive suivante, ce sera plus clair. Nous retrouvons la ZAC du Grand Arénas ici, pour être précis. Vous voyez l'autoroute A8, la promenade des Anglais, le boulevard René Cassin, la route de Grenoble, la rue A. Maicon. L'axe nord-sud est très important et structurant, puisqu'il va porter le tramway, notamment la ligne 2 qui va vers l'aéroport en terminus. Vous voyez ici la mise à l'échelle des voies de 400 mètres, des 6 voies à quai dans un premier temps qui seront portées à 8 voies, comme nous le verrons tout à l'heure ; ici, le bâtiment voyageurs est en franchissement des voies.

Pour compléter le programme, nous avons prévu des bâtiments de parking répartis de part et d'autre des voies, une gare de cette importance nécessitant une ouverture de part et d'autre du faisceau de voies, comme toutes les grandes gares. Ainsi, nous allons avoir ici une dépose minute et un parking d'environ 500 places et au nord, comme je le décrirai tout à l'heure, un autre parking d'environ 1 500 places avec également des déposes minute et un parvis très urbain.

Si nous zoomons encore, comme je vous l'expliquais, nous avons ici le système de desserte tramway et le bâtiment voyageurs – point important – là, avec la passerelle de franchissement des voies, ce que je vous montrais tout à l'heure sur la coupe. Nous avons deux possibilités dans les cheminements nord-sud au travers du faisceau de voies : un cheminement par le dessus avec une desserte des quais et un cheminement par le dessous accompagnant le traitement du tramway, pour gagner la promenade des Anglais et l'aéroport au sud. Cette coupe est assez illustrative. Vous avez ici le plan de référence qui est le tramway qui va vers l'aéroport, le plan de voies (les 6 voies à quai), le bâtiment voyageurs et l'espace principal d'intermodalité qui va regrouper le parvis (la passe urbaine), bien sûr – nous le verrons tout à l'heure et je vous expliquerai comment cela s'articule avec le reste de la ZAC –, la gare routière qui sera livrée en 2021 et l'espace d'intermodalité ici, avec les déposes minute et les taxis. Vous avez le même dispositif de correspondance au sud, un îlot avec un parking intégré de 500 places et une dépose minute également. Nous franchirons du nord vers le sud soit au niveau tramway, soit au niveau parvis, en franchissant les voies par une passerelle. Le bâtiment voyageurs va regrouper, bien sûr, l'ensemble des services aux voyageurs et un programme de commerces. Au travers de cette passerelle, l'idée est de rendre très confortable l'attente, puisque l'on dominera les quais et on accèdera assez simplement aux quais par tous les dénivelés mécanisés et fixes.

Par ailleurs, pour les trains du quotidien, nous aurons un accès direct à partir du tramway et de la gare routière au niveau inférieur pour accéder directement aux quais, ce qui évitera de franchir par le parvis, gagner la passerelle et accéder aux quais par le dessus. Nous aurons ainsi deux types d'accès.

Ce n'est pas tout à fait contractuel, mais cette volumétrie met en scène ce programme. Vous avez ici le bâtiment voyageurs, l'axe nord-sud avec l'aéroport, le boulevard René Cassin, avec l'îlot qui va accueillir le programme de parking et de déposes minute au sud et le parvis ici qui est l'amorce de la déambulation piétonne vers le parc des expositions et le long des voies, et le programme de stationnement qui sera progressif dans sa construction, puisqu'il n'est pas question de construire tout de suite les 2 200 places de stationnement. Vous constatez que l'idée est de construire une façade urbaine par rapport au nord de l'espace public pour former un écran par rapport au plan de voies.

Vous avez ici une mise en perspective du franchissement du Var, avec évidemment le pôle d'échange de Nice Aéroport et la ville de Saint-Laurent-du-Var. C'est un projet à l'étude actuellement, mais voilà l'articulation des programmes.

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

Merci, Roland. Sur la suite du projet, dans le cadre de la concertation, vous avez le programme des réunions publiques, dont un certain nombre se sont déjà tenues, avec les réunions d'ouverture et les réunions publiques locales. Il en reste d'ailleurs quelques-unes : celle de Saint-Laurent-du-Var le 27 octobre et celle de Biot le 9 novembre. Nous avons des réunions publiques gare, la première aujourd'hui, une demain à Marseille et une autre après-demain à Cannes. Nous aurons les ateliers d'ici 15 jours. Les réunions de synthèse sont prévues pour les Alpes-Maritimes le 19 décembre.

Nous continuons à réaliser des permanences en mairie, vous avez le programme sur le site Internet de la mission Ligne Nouvelle. Ces permanences permettent de rencontrer les personnes qui souhaitent avoir des précisions sur les zones de passage. Il y a également un *process* complet d'annonces, de spots radio et d'affichages dans les lieux publics pour que vous puissiez vous exprimer, notamment sur le site Internet et les réseaux sociaux. Nous avons la possibilité de recueillir votre avis toujours et encore sur le site Internet, mais aussi dans le cadre des expositions, avec les registres qui sont mis à votre disposition dans les mairies. Il y a aussi un registre ici même pour la mission Ligne Nouvelle et un certain nombre de cartes T proposées dans les gares. Voilà pour l'ensemble des éléments liés à votre avis.

## ECHANGES AVEC LA SALLE

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci pour ces présentations. Nous allons passer maintenant dans une phase d'échanges, notamment si vous avez des questions ou des avis à formuler. Je vais donner quelques recommandations et ensuite, nous vous passerons le micro.

Tout d'abord, sur les positions, vous pouvez avoir des avis convergents ou divergents entre participants, avec les intervenants. Je vous demande de bien vouloir respecter le point de vue de chacun, de prendre le temps d'écouter les questions et les avis qui seront formulés. Si vous formulez des questions, je vous demande d'attendre avant d'intervenir à nouveau que SNCF Réseau ait apporté l'ensemble des éléments de réponse.

Deuxièmement, je voudrais savoir si des personnes ne souhaitent pas être prises en photo, puisque des prises de vue sont faites. Levez la main si vous ne souhaitez pas être pris en photo, de manière à ce que les personnes en charge des prises de vue vous repèrent. Je remercie les photographes de prendre cela en compte.

Troisièmement, la séance est enregistrée et fera l'objet d'un *verbatim*. Une personne ici prend des notes de l'ensemble des interventions réalisées. Patientez que l'on vous transmette un micro. Nous prendrons toutes les questions, nous prendrons le temps que vous formuliez l'ensemble des questions. Toutefois, patientez

pour que l'on vous donne le micro pour parler, sinon, on a du mal à retranscrire vos propos dans les *verbatim* et à verser les contributions au bilan de la concertation.

Enfin, si vous en êtes d'accord, présentez-vous de manière distincte au moment où vous intervenez, pour que là aussi, au moment du *verbatim*, on puisse identifier qui est intervenu. Je vous remercie.

**Michel RAYBAUD, association « Les Amis du Rail Azuréen »**

Bonsoir à tous. Nous venons d'assister à la présentation des projets de la gare multimodale à Nice-Saint-Augustin. Si je comprends bien, ce projet sera évolutif, ses mises en service vont être successives au fur et à mesure des autres mises en service d'équipement, comme l'arrivée du TGV vers 2030, le Palais des Congrès. Vous annoncez une ouverture prévue vers 2021, alors que le premier tronçon de la ligne T2 du tramway doit être ouvert fin 2018, voire 2019. Je trouve dommage qu'il y ait déjà le tramway et qu'à l'arrivée du tramway, il n'y ait pas encore ne serait-ce que partiellement, les installations de la gare multimodale au niveau SNCF.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci.

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

Vous avez raison. Nous allons essayer d'avancer le plus vite possible, mais l'arrivée du déplacement de la halte actuelle dans le pôle d'échange est très importante d'un point de vue ferroviaire, il faut reprendre beaucoup de travaux sur la signalisation, etc. Cela met beaucoup de temps et nous en sommes conscients. Nous allons essayer de faire en sorte que ce planning soit tenu et dynamique, mais effectivement, il y a un décalage entre l'arrivée du tramway et l'arrivée potentielle de la halte, et après, de la ligne.

**Jacques MOLINARI, GIR Maralpin**

Je voudrais faire une déclaration générale au sujet de l'ensemble de ce projet. Ce projet est très vaste, il s'inscrit dans le très long terme et à très grande échelle, puisqu'à l'origine, c'était un maillon de l'arc ferroviaire méditerranéen. Or l'usage très répandu, depuis le début des débats publics d'ailleurs, est de fragmenter le projet et de le soumettre à examen de manière parcellisée. J'en prends pour exemple le fait qu'en matière d'aménagement ferroviaire, la région est découpée en trois secteurs qui correspondent chacun à un département. Chaque département dispose d'un Comité territorial (COTER) présidé par le Préfet de chaque département et auquel est convié un nombre très restreint d'associations.

Dans le cas des Alpes-Maritimes, quatre associations et fédérations en font partie. Il s'agit de la FNAUT PACA (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), des Amis du Rail Azuréen, du GADSECA (Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur) et du GIR Maralpin, que je représente.

Le 28 novembre dernier, s'est tenu le dernier Comité territorial des Alpes-Maritimes. Les quatre associations en question s'étaient associées pour présenter une déclaration conjointe qui rappelait les principes de la concertation et qui se référait aux déclarations récentes de Christian LEYRIT, Président de la Commission nationale du débat public, qui stipulait qu'il fallait avoir une approche cohérente et globale des projets, et qu'il fallait être en mesure de développer des contre-expertises indépendantes. Les quatre associations que

j'ai mentionnées avaient rédigé cette déclaration conjointe et demandaient de transmettre au Préfet de région qui supervise l'ensemble des Comités territoriaux, de reprendre le cours des deux groupes de travail transversaux – j'entends bien « transversaux », c'est-à-dire à l'échelle de la région entière – qui portaient l'un sur les gares et l'autre sur le fret. Ces groupes de travail transversaux étaient exemplaires, à l'image des recommandations du Président de la Commission nationale du débat public, et leur poursuite et l'achèvement avaient été interrompus avec la suspension du processus de concertation, le 25 novembre 2011.

Nous demandions donc la reprise de ces deux groupes de travail transversaux qui avaient essentiellement pour objectif d'examiner l'ensemble du projet par ses aspects techniques. Nous demandions également au Préfet des Alpes-Maritimes de prévoir l'accueil et la mise en place dans le département des Alpes-Maritimes d'une réunion de travail de chacun des groupes transversaux (gares et fret) en plus de ces groupes de travail transversaux qui avaient eu le mérite d'exister, de produire des analyses extrêmement précieuses et de les reprendre également à l'échelle du département. Nous demandions également d'instaurer dans le département des Alpes-Maritimes deux groupes de travail départementaux sur, d'une part les fonctionnalités et les schémas d'exploitation de l'ensemble du réseau ferroviaire actuel dans les Alpes-Maritimes, et d'autre part sur les impacts environnementaux des aménagements prévus.

Cette déclaration a été remise d'emblée à Monsieur le Garant qui a en pris connaissance avant même le Préfet. Elle a été lue en séance du COTER, dont sont membres un certain nombre de personnes présentes ici au premier rang. Nous avons attendu six mois – je dis bien « six mois » – pour avoir le compte rendu de ce Comité territorial, tenu en novembre et reçu fin avril. Dans ce compte rendu ne figurait pas notre déclaration conjointe. C'est dire à quel point le fonctionnement de la consultation ou concertation (appelez-la comme vous voulez) laisse beaucoup à désirer.

D'ailleurs, tout récemment, 40 associations et fédérations de la région, des Bouches-du-Rhône aux Alpes-Maritimes en passant par le Var, ont adressé au Président de la Commission nationale de débat public une requête déplorant la manière dont vous, maître d'ouvrage, avez organisé de prétendus ateliers préliminaires qui se sont déroulés, soit à Marseille, soit à Nice, et pour lesquels aucun *verbatim* n'a été dressé. Voilà la situation.

Je m'adresse à vous tous, je m'adresse également à l'assistance pour souligner la manière dont vous œuvrez pour présenter un projet qui est non seulement tronçonné par département, mais de surcroît, tronçonné par secteur et sous-secteur. Comment voulez-vous qu'un citoyen non averti puisse se faire une idée claire de ce projet et des retombées qu'il pourrait avoir à long terme si, tous ensemble, nous ne nous appliquions pas à y remédier ?

Merci de m'avoir accordé plus de trois minutes, mais je pense que jusqu'à présent, le chef de projet n'a pas eu à user de son temps avec une grande générosité. Merci à tous.

*Applaudissements.*

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

Quelques éléments de commentaires tout simplement sur les points que vous avez évoqués, et qui me semblent devoir être précisés et remis en contexte. D'une manière générale, le maître d'ouvrage assume et

assumera les points directement liés à sa critique, mais d'autres points ne relèvent pas de sa position et il semble que vous les méconnaissiez. Je veux parler notamment de ce qui concerne ce que vous appelez « la fragmentation du projet » qui relève directement d'une décision du gouvernement. Je rappelle – et vous l'avez entendu à maintes reprises – que j'ai évoqué la Commission Mobilité 21, Commission mise en place par le gouvernement et non par le maître d'ouvrage, pour mettre en place les projets qui devaient être réalisés dans deux scénarios, un de 10 milliards d'euros et un autre de 30 milliards d'euros.

Ces projets ont été proposés en réalisation sous trois priorités. Ce n'est pas le maître d'ouvrage qui a défini ces positions de priorité, mais la Commission Mobilité 21. Le projet s'est donc inscrit dans son ensemble, validé par l'ensemble de la Commission Mobilité 21 et par le Gouvernement, dans le cadre de ces trois priorités. Il en va donc d'une décision strictement gouvernementale et pas du tout d'une position du maître d'ouvrage par rapport à ce projet dans son ensemble. Ce n'est donc pas une fragmentation, mais une mise en place de réalisation d'un projet conformément à des politiques énoncées clairement, qui ont été de prendre en compte prioritairement la désaturation des nœuds ferroviaires et les aménagements du réseau.

C'est ainsi que Marseille Saint-Charles, les aménagements de Marseille et ceux de Nice ont été considérés comme prioritaires pour pouvoir doubler les trains du quotidien, cette demande émanant directement du territoire en concertation de 2011. Je rappelle qu'à la concertation de 2011 à laquelle vous avez participé activement, le principe de la mise en priorité des trains du quotidien sur le territoire a été avancé et que le maître d'ouvrage, conformément aux décisions du Comité de pilotage et de l'Etat, a réalisé un projet dans lequel on pouvait mettre en avant la priorité des trains du quotidien, ce qui est l'objet de ce que nous réalisons aujourd'hui.

Sur les différents groupes de travail, aujourd'hui, nous avons entendu les éléments que vous avez évoqués. Pour moi, maître d'ouvrage, j'ai répondu à des demandes et mis en place des ateliers qui permettaient de travailler sur l'ensemble des territoires et pas du tout spécifiquement sur un territoire donné. J'étais moi-même à ces ateliers et je sais ce que j'y ai présenté et j'étais moi-même à ces ateliers lorsque vous n'avez pas forcément souhaité y faire le travail que nous avons proposé. Nous pouvons donc débattre très longtemps de ce sujet, mais les ateliers ont été mis en place.

Le système de concertation est présenté dans son ensemble. Il est porté par le maître d'ouvrage, mais il est présenté dans le cadre d'une gouvernance d'un projet. Cette concertation est présentée à un Comité de pilotage dans lequel les collectivités cofinanceurs, responsables du système ferroviaire et des transports en région, prédominent. Il est aussi sous l'égide de l'Etat, des différents Départements et du Préfet de région qui le préside. Il est donc proposé un principe de travail. Ce principe de travail est adopté et validé par l'ensemble des participants au Comité de pilotage. C'est dans le cadre strict de cette commande et de ces demandes que le maître d'ouvrage met en place un système qu'il essaie de dérouler correctement par la suite. Concernant les ateliers, leur réalisation ne nécessite en aucune manière d'imposer des *verbatim*, et ce n'est pas du tout contrevenir à une quelconque régularité ou à un quelconque principe de transparence. Cela ne l'est pas, d'autant plus que dans ces ateliers, le maître d'ouvrage a proposé un travail, mais il a aussi proposé aux participants de ces ateliers de s'exprimer totalement librement, de donner leur avis, ce que la plupart des

associations ont fait. Ces avis sont entièrement publiés, sans restriction, à part quelques petites erreurs de retranscription qui ont été relevées et que nous reprendrons sur le site pour préciser.

Ces retranscriptions, ces déclarations, ces avis ont été publiés intégralement, ils sont mis à la disposition de tout un chacun, en pleine démocratie, dans le Livret 3 du dossier du maître d'ouvrage qui a été publié, et ils sont également sur le site Internet. L'avis des participants aux ateliers et aux groupes de travail a été entendu, ou en tout cas a pu être lu, et le maître d'ouvrage a donné l'opportunité à l'ensemble des participants de s'y exprimer.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

S'il vous plaît, Monsieur QUEVREMONT souhaite intervenir.

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

Je voulais dire un petit mot. Monsieur MOLINARI a eu la courtoisie de m'informer de cette intervention à l'entrée. Je n'ai pas la lettre à la CNDP, et je ne peux donc pas la commenter. Je peux juste dire deux choses. Premièrement, l'insatisfaction sur les ateliers s'est déjà exprimée. Elle s'est d'ailleurs exprimée sous la plume de certains participants qui avaient répondu à l'invitation du maître d'ouvrage, et vous pouvez en trouver la trace dans le dossier qui est distribué à l'entrée. En ce qui me concerne, j'aurai à m'exprimer sur ce sujet lorsque je ferai mon rapport à la Commission nationale du débat public.

Je voulais ajouter que le *verbatim*, s'il est une pratique usuelle en réunion publique comme aujourd'hui, n'est absolument pas une pratique obligatoire en matière, en particulier, d'atelier technique. De nombreux ateliers techniques en France se tiennent sans *verbatim*.

Je voulais surtout ajouter la même chose que ce que j'ai dit lorsque des associations se sont exprimées sur les modalités de ce débat, et c'est tout à fait leur droit. J'appelle votre attention sur le fait qu'en 2019, s'il y a une enquête publique – je dis bien « s'il y a enquête publique » –, le dossier d'enquête publique se transportera dans des brouettes, c'est-à-dire qu'il est très volumineux. Vous aurez, en tant que citoyens, un temps limité pour vous exprimer sur cette enquête publique, la durée standard de l'enquête publique étant le plus souvent de 30 jours. Il est donc important dès maintenant de parler du fond. Pour ma part, mon rôle de garant est d'appeler votre attention sur l'importance qu'il y a à parler du fond et non pas simplement de la forme de la concertation. Je renouvelle aujourd'hui cette exhortation.

*Applaudissements.*

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

Merci. Bonjour à tous. Je voudrais faire un petit rappel des choses, parce que, depuis 1980, nous essayons dans ce département, dans la région *via* les contrats de plan Etat-Région, d'améliorer le transport public et particulièrement au niveau du réseau ferré et nous n'y arrivons pas. Pour moi, nous avons là une des dernières chances, parce que les choses évoluent tellement vite, et vous le vivez tous les jours, nous savons bien que les choses ne vont pas dans le département et dans la région au niveau des transports. Je pense qu'aujourd'hui, Monsieur, nous devons effectivement parler sur le fond et laisser de côté la forme pour l'intérêt général de tous.

Il est vrai qu'à la dernière réunion du COPIL (Comité de pilotage) en 2015, nous avons été comme vous. Nous avons réclamé à cor et à cri une concertation qui soit digne de ce nom, parce que nous n'avions pas eu cela entre 2004 et 2011, et les projets n'arrêtent pas de « capoter », on peut le dire, aussi pour des raisons d'information publique, de travail positif de tous. Je pense que nous, les élus, avons été un tout petit peu entendus, parce que nous avons modifié les tracés plusieurs fois pour qu'ils deviennent acceptables pour les populations, sans ne jamais faire bien sûr 100 % de personnes satisfaites, parce que c'est sûr que l'on ne fait pas un projet de cette ampleur sans avoir quelques petites déconvenues, mais elles doivent rester acceptables pour l'ensemble.

Sur le fait d'avoir une gare à l'aéroport Nice Côte d'Azur – deuxième aéroport de France après Paris – et une gare également à Sophia-Antipolis – première technopôle européenne –, franchement, nous n'avons pas cela dans le département. Il faut savoir que nous sommes relégués à je ne sais quel niveau. Vous voyagez, bien sûr, et vous voyez ce qu'il se passe à l'étranger, même dans les grandes villes françaises. Nous ne pouvons pas rester dans cet état. Il faut donc bien travailler sur le fond avec tous, et c'est pourquoi cette concertation a été demandée très fortement. Il est vrai que nous devons nous arrêter de nous attacher à des problèmes de forme, qui est, certes, importante. Mais il est important qu'il y ait cette concertation, cette réunion aujourd'hui et toutes les réunions qui ont eu lieu dans le département jusqu'à la fin de l'année, et également les concertations et les réunions dans les communes, parce que je sais que nous avons eu une réunion à Villeneuve-Loubet, avec une quarantaine de personnes qui sont venues se renseigner et à qui nous avons expliqué des choses.

Dans les territoires, il est important qu'il y ait cette information. J'espère – et je pense – qu'elle va être donnée au niveau que vous souhaitez et que vous travaillerez très étroitement avec SNCF Réseau et tous les acteurs de ce projet. Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Je crois que Monsieur MOLINARI souhaitait réagir à l'intervention.

**Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin**

Je remercie l'élue du Département d'être intervenue. Je voudrais tout simplement expliquer que les ateliers de travail dont nous avons demandé la renaissance pour certains et la création pour d'autres, sont destinés à approfondir le projet, car nous n'avons pas beaucoup de moyens pour montrer que ce projet, tel qu'il est conçu, ne peut pas fonctionner tel que l'annoncent les porteurs de projet et leurs collaborateurs. Je crois qu'il faut être très prudent, c'est un projet à enjeux énormes dans le long terme et à grande échelle. Si on ne prend pas toutes les précautions pour qu'il se réalise au mieux, nous courons à la catastrophe.

Les Alpes-Maritimes dans leur totalité - et pas seulement entre Saint-Augustin et quelque part au-delà, vers une gare Ouest Alpes-Maritimes -, ne peuvent pas fonctionner sans que l'on prenne en considération la deuxième gare des Alpes-Maritimes qui est Monaco, la gare de Nice-Ville, et tous les problèmes liés à l'exploitation de ce secteur particulièrement crucial, d'autant plus qu'il constitue l'étape indispensable pour la liaison avec l'Italie.

Je ne m'appesantirai pas sur ce que font nos voisins italiens. Nous le savons, mais nous ne sommes pas sûrs que vous le sachiez. Il faut mettre ensemble toutes les bonnes volontés et toutes les compétences pour travailler autrement. Ce n'est pas en tenant des réunions pointillistes dans toutes les communes directement concernées par votre projet, en excluant celles qui ne le sont pas directement, mais qui devraient l'être, parce que votre projet est bancal. Je m'adresse donc particulièrement aux élus des Alpes-Maritimes pour qu'ils reconsidèrent sur le fond le projet tel qu'il est présenté par le maître d'ouvrage, et je reviendrai aussi sur les propos de Monsieur CHERRIER.

Nous acceptons parfaitement que le projet soit tronqué en deux parties principales, mais nous ne pouvons pas accepter que la réflexion sur l'un des tronçons se fasse indépendamment de ce qui se fait sur l'autre, l'ensemble devant constituer un tout cohérent, même si les réalisations sont phasées. Tout ceci a été escamoté. Je demande à tous de faire pression pour que les propositions faites par quatre associations qui n'ont pas l'expertise que vous pourriez attendre d'associations, mais qui ont une vision d'autant plus pertinente qu'elles se sont impliquées bien avant la naissance du projet sur la problématique ferroviaire de notre pays. Merci de m'avoir entendu et écouté une deuxième fois.

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

Très simplement, Monsieur, nous sommes ici sur une concertation sur la Ligne Nouvelle. Néanmoins, je peux vous dire que les DDTM (Directions départementales des territoires et de la mer), avec Monsieur le Préfet, ont des projets encore différents sur l'accès à Monaco, Vintimille, etc., que vous n'avez pas. Non, vous ne les avez pas, apparemment, mais c'est normal.

Monsieur, je trouve que votre réflexion n'est pas dénuée de bon sens, mais je veux que vous sachiez que sur le département, Monsieur le Préfet organise des réunions au moins trimestrielles avec tous les acteurs du département. Concernant l'autoroute et les nouvelles bretelles pour désengorger l'autoroute, de nombreux projets sont en cours et déjà bien avancés. Je demanderai à ce que vous en soyez destinataire, parce que votre question est normale. Il n'y a pas que la Ligne Nouvelle et s'agissant de cette Ligne Nouvelle, nous nous apercevons aussi qu'elle n'est pas suffisante. Aujourd'hui, nous avons des circulations en site propre prévues dans 30 ans pour l'accès à Sophia, avec la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis), qui vont être complémentaires. Il aurait fallu dans ce temps imaginer encore d'autres moyens de transport pour assurer un transport public respectable. Le département des Alpes-Maritimes et la région sont en déficit en termes de nombre de kilomètres de voies ferrées par habitant, puisqu'ils en ont un tiers de moins, même par rapport à la Bretagne ou au nord de la France. Comment voulez-vous que nous circulations et que les trains arrivent à l'heure ? Ce n'est pas possible. Les services techniques y travaillent, sachez-le, et je demanderai à ce que vous soyez destinataire de ces projets.

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

Je voudrais faire un commentaire sur ce que vient de dire Monsieur MOLINARI pour essayer justement peut-être d'apporter une petite précision importante sur les propos. Le projet de la prise en compte de Monaco était dans le projet d'origine, elle l'a toujours été, et vous avez vous-même aussi participé à une concertation en 2012 sur le tronçon Nice-Monaco, ce qui veut bien dire que cette fonctionnalité a été prise en



compte dès l'origine sur le projet. Il se trouve, et ce n'est pas le fait du maître d'ouvrage - je l'ai rappelé dans mon propos précédent –, que la Commission Mobilité 21 a positionné la réalisation du tronçon Nice-Monaco et du tronçon Toulon-Est Var après 2050. Il n'est donc pas aujourd'hui, ni dans la possibilité, ni dans la demande, ni dans mes budgets d'études, ni dans le pilotage exercé sur le maître d'ouvrage, de lui permettre de travailler sur cette fonctionnalité.

Cependant, le maître d'ouvrage est sollicité sur un certain nombre d'études sur des projets dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région et notamment sur l'amélioration des circulations sur Mandelieu-Vintimille. Je souhaiterais une fois pour toutes que le procès d'intention sur le fait que le maître d'ouvrage ne présente pas ou n'englobe pas ces études soit pris pour ce que c'est, c'est-à-dire une commande stricte du gouvernement et des Comités de pilotage de ne pas réaliser ces études dans le cadre du projet, puisque ce n'est pas la Priorité 1 ni la Priorité 2. Vous avez pour autant tout à fait le droit de vous exprimer et c'est enregistré sur ce sujet, mais n'en tenez pas rigueur au maître d'ouvrage qui ne peut pas faire ce travail.

Merci, Monsieur MOLINARI.

### **Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

A l'invitation de Madame BENASSAYAG tout à l'heure, pouvons-nous aborder le fond du contenu de l'objet de la séance de ce soir, qui concerne la gare de Nice Aéroport ?

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

J'avais levé la main tout au début, mais c'est très bien. Tout le monde ayant répondu à la plupart des questions, je vais directement aller sur le fond. Nous ne parlerons pas de la forme, je crois que vous avez très bien répondu en rappelant l'origine depuis le COPIL, Monsieur le Garant. L'élue du Département a aussi excessivement bien précisé les éléments. J'aimerais simplement revenir sur la forme en disant que la structuration de la concertation actuellement, avec une présence forte dans toutes les communes impactées, est un vrai courage et je le dis franchement, parce qu'il aurait peut être envisagé de faire des réunions beaucoup plus globales.

Aller sur le terrain est une très bonne chose. Cela n'empêchera pas ceux directement impactés d'être contre, ce que l'on comprend tout à fait. On a bien dit que cela ne pouvait pas être un projet unanime, mais un projet d'intérêt général. On comprend que des gens aient des difficultés à accepter ce que l'on va leur proposer. Il n'empêche qu'aller sur toutes les communes, même celles où on passe en souterrain quasiment essentiellement, même celles qui ont abandonné le fait d'être une gare potentielle, donne du sens à cette concertation.

Pour revenir sur le fond même de la gare, il est clair que s'il fallait une gare multimodale, il fallait bien qu'elle soit là où elle est positionnée, dans une démarche totalement à l'interface entre le linéaire littoral et le développement de l'OIN (opération d'intérêt national) et de la Plaine du Var, près d'un aéroport international, près d'une ligne de tram, même si j'ai bien noté la remarque comme quoi, même s'il y avait eu un embryon de gare, cela aurait été intéressant. Mais il n'empêche que la proximité et la transformation du lieu devraient permettre malgré tout d'avoir une flexibilité et un début d'usage, même avec Nice-Saint-

Augustin. En tout cas, nous le souhaitons, y compris pour les étudiants qui pourraient être amenés à reprendre ces éléments, à venir prendre le tram assez facilement.

A côté de cela, cette gare multimodale est essentielle, mais elle l'est aussi si elle est connectée – j'aimerais ouvrir le débat sur la prochaine réunion de mercredi prochain – à une gare Ouest Alpes-Maritimes qui donne aussi du sens en termes d'interconnexion. C'est pour cela qu'il est essentiel de la positionner au nord de l'autoroute, quelque part sur Sophia, près d'un bus en site propre en développement, sur une stratégie de maillage. Je pense que la discussion de mercredi, même si elle se situe à Cannes, dont la stratégie peut être une roue de secours (si on peut parler de roue de secours pour un train), c'est-à-dire mettre une gare TGV-TER proche du littoral, sur une zone éloignée de l'autoroute et déjà saturée, sans aucune stratégie de connexion autre, sur un bus dit « en site propre », mais qui est aujourd'hui un petit peu bloqué, me paraît dénuée de sens. Toutefois, je ne voudrais pas avancer ce débat.

Pour Nice, il est tout de même essentiel que cette gare multimodale se fasse sur cette zone. Je ne sais pas, Monsieur MOLINARI, je ne suis pas un Nostradamus des transports. Je ne pourrai donc pas dire l'avenir, ou en tout cas dire quand la crise arrivera. Tout ce que je sais est que si on ne fait rien, la crise arrivera beaucoup plus vite que prévu. Concernant Nice-Ville, vous avez vu dans la presse des effets d'annonce pour la manière de restructurer la liaison entre le tram actuel et la gare actuelle, sur le développement immobilier qui doit être fait. Nous voyons que les choses bougent, qu'elles avancent, qu'elles se maillent entre elles.

Il est très clair que Nice Aéroport sera certainement la plaque tournante de l'évolution de notre trafic aérien, routier avec les gares de bus, et ferroviaire. Il nous paraît donc essentiel en tant qu'acteur économique, que ce projet avance. L'enquête publique dira ce qu'il en est, mais nous espérons surtout y aller vite et que les délais soient tenus. Merci.

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

Bonjour. Je voudrais aussi parler du fond, du sujet de la gare, mais juste avant quelques mots de forme. L'opinion selon laquelle la concertation se serait mal passée, notamment, les ateliers thématiques avant l'été, n'est pas l'opinion qui est généralisée. Beaucoup d'associations considèrent que cela s'est relativement bien passé, que la SNCF a fourni aux associations un nombre conséquent d'études. Si on compile le nombre total de pages d'études fournies, ce sont des milliers de pages disponibles sur le site Internet et qui étaient disponibles aux participants auparavant. Les choses se sont donc bien passées. Cette concertation aboutit à ce que les choix proposés ont évolué : ceux qui n'étaient pas proposés en 2011 le sont maintenant. Je pense par exemple au principe d'une gare à Sophia-Antipolis Fugueiret, choix qui n'avait pas été proposé en 2011. Avec la concertation, cela fait désormais partie des choix.

Concernant le fait qu'il faudrait réfléchir à la Priorité 1 et à la Priorité 2, je trouve que justement, dans le projet tel qu'il est présenté par la SNCF, cela fait un ensemble cohérent. Nous avons la Priorité 1 et nous savons d'où nous repartons ensuite pour aller en Priorité 2. Avec la solution qui « débarque » au dernier moment d'une gare TGV à Cannes-La Bocca, finalement, nous ne savons plus du tout ce que devient la Priorité 2. Nous nous demandons si lorsque le maire de Cannes, lorsqu'il a proposé cela, il a demandé aux habitants de Mandelieu qui, du coup, se verraient complètement traversés par la Priorité 2. Si jamais nous

nous orientations vers ce projet, ne risquerions-nous pas de bloquer complètement le projet dans la Priorité 1 et de ne plus rien faire en Priorité 2 ? Autrement dit, Cannes-La Bocca TGV ne serait-elle pas une impasse ? Sur le fond du sujet de la réunion de ce soir, j'aurai deux questions. La première serait pour revoir les aménagements prévus sur la gare de Nice Aéroport et comprendre ce qu'apporte le projet par rapport à ce qui sera supposé déjà exister dès 2021 avec la gare TER. C'est passé sur une *slide* avec des textes et une photo, mais au final, je n'ai pas trouvé cela assez clair. Seconde question, je lis souvent qu'il y a une crainte à propos de cette gare Nice Aéroport selon laquelle elle remplacerait la gare de Nice-Ville et que ce serait peut-être une gare terminus. La SNCF peut-elle dire clairement si c'est une gare terminus ? Tous les TGV qui vont passer à Nice Aéroport passeront-ils forcément par la gare de Nice-Ville qui restera aussi une gare TGV très importante pour la ville de Nice ?

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

Merci. Je vais commencer par la deuxième question en répondant par une affirmation claire : oui, la gare de Nice Aéroport verra passer et s'arrêter tous les trafics. Oui, la gare de Nice-Ville gardera toute son importance et c'est le fonctionnement global de ces deux gares qui donnera beaucoup de dynamisme dans les déplacements sur Nice. Ces deux gares en ligne auront exactement les mêmes trafics, sachant que la gare de Nice Aéroport a la qualité d'être un pôle d'échange multimodal avec l'aéroport et le tramway. Je vais demander à Roland LEGRAND de vous en représenter l'aménagement. Nicolas GUYOT reprendra ensuite le micro pour remettre en perspective le fonctionnement des gares niçoises pour répondre un peu plus amplement et précisément à votre question.

**Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)**

On peut projeter la vue générale et je vais décrire ce que sera le projet de pôle d'échange de Nice-Saint-Augustin qui devrait être livré en 2021. Vous avez là le projet d'aménagement de Nice-Saint-Augustin en 2021. Je rappelle que ce n'est pas le projet que nous mettons à la concertation aujourd'hui, puisque nous parlons du projet à 2030. Néanmoins, notre projet 2030, évidemment, partira d'un existant qui sera normalement livré par phase. En 2018, le tramway sera mis en service et il partira ensuite au nord. Nous aurons également l'aménagement de la gare routière (qui se situe ici), en 2018 pour une première phase et en 2020 pour une deuxième phase. Je rappelle que principalement, sur ce pôle d'échange, il y a une relation privilégiée, évidemment, mise en évidence entre la gare routière, qui vient en complément de desserte, au tramway, le tramway allant vers le centre-ville et le relais étant pris par des bus et des autocars à la gare routière. Ce programme est donc assez important.

Par ailleurs, en 2021, sera mis en service le déplacement de la gare actuelle (halte TER Saint-Augustin) sur le site futur (ici) de la gare Nice Aéroport. Je voudrais que l'on montre les vues en 3 D. En 2021, vous aurez cette configuration de projet. Vous avez ici l'axe nord-sud, avec les tramways, l'aéroport étant ici. La Métropole, le Département et nous, SNCF, aurons réalisé les fondements du pôle d'échange constitué à la fois de la gare routière sous le parvis, le déplacement de la halte TER, qui viendra sur le faisceau principal et, comme cela a été dit tout à l'heure, nous allons aménager un parvis avec des services aux voyageurs pour prendre les billets, avec des déposes et prises en charge de taxis, tout ce qui vous connaissez, mais à l'échelle

d'une gare du quotidien. Il est important de rappeler aussi que nous aurons une passerelle de desserte des quais ici et ici au sud.

Voilà le programme qui sera réalisé en 2021, étant entendu que les aménagements, notamment sur le faisceau principal, sont compatibles avec le projet que nous proposons, même si c'est une illustration provisoire.

Voilà le dispositif notamment de la gare routière, le dispositif étant sous la dalle qui constituera le parvis du projet futur à 2030. Les voies principales livrées en 2021 sont compatibles avec ce plan de voies. Je rappelle que c'est un plan de 6 voies à quai qui sera étendu ultérieurement à 8 voies à quai. Par ailleurs, dans le cadre de ce programme, l'intermodalité sera développée avec des déposes minute au nord et au sud. C'est ce que nous pouvons appeler du « saucissonnage », mais il est très important de dire que le projet à 2021 est nécessaire et il vit complètement indépendamment de ce projet cible. C'est très important.

Le projet de 2021 est un projet de pôle d'échange qui accompagne la ZAC du Grand Arénas et les projets immobiliers qui sont ici et là. Il y a donc une nécessité à développer cet embryon d'intermodalité qui sera principalement illustré par le déplacement de la halte, et qui viendra accompagner les circulations du tramway.

### **De la salle**

S'il vous plaît, pouvez-vous m'indiquer où passe la nationale 7 ? Je ne la retrouve plus.

### **Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)**

Nous pouvons peut-être projeter un plan général. Vous avez ici le boulevard Cassin qui se prolonge évidemment par la nationale 7 quand on franchit le Var. Vous avez donc le boulevard Cassin et vous avez ici la nationale 7. Vous avez ici la promenade des Anglais qui se prolonge par la route du bord de mer, qui elle-même franchit le Var. Dans cette configuration de projet, la nationale 7 existe toujours. La nationale 7 est ici, Madame. Remettons la volumétrie 2021. Vous avez ici le boulevard René Cassin qui croise l'axe nord-sud. L'aéroport est ici, pardon. Excusez-moi, j'aurais dû le préciser, ce n'était peut-être pas clair.

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

Sur le deuxième point évoqué (avons-nous un risque que Nice-Ville soit marginalisée ou cannibalisée par Nice Aéroport ?), non, il n'y a pas de risque. En tout cas, ce n'est ni l'objectif ni ce que nous avons comme résultat dans nos études. Comme l'a dit Jean-Michel CHERRIER, tous les trains qui s'arrêtent à Nice Aéroport s'arrêteront à Nice-Ville.

Par ailleurs, un certain nombre d'aménagements sont prévus à Nice-Ville, puisque vous comprenez qu'avec les augmentations de services que nous envisageons, cet ensemble ferroviaire constitué principalement par Nice Aéroport, Nice-Ville et Nice-Saint-Roch, mérite un certain nombre d'améliorations. C'est relativement substantiel, mais à l'arrivée entre Nice Aéroport et Nice-Ville, nous avons entre 13 et 15 trains par heure selon les horizons et nous avons une ambition non seulement évidemment que tous ces trains fonctionnent bien en situation nominale, mais également que lorsqu'il y a des perturbations, nous puissions avoir des capacités de redressement rapide.

La stratégie globale s'appuie sur plusieurs leviers. Ce sont d'une part des aménagements dont je vais vous reparler sur Nice-Ville, qui sont importants pour l'ensemble du système. En gros, il fonctionne sur une diamétralisation quasi systématique des mouvements et sur une amélioration de la capacité de la gare. Nous avons aussi travaillé sur le cordon (ou la section) entre Nice Aéroport et Nice-Ville pour être sûr que ce tuyau puisse laisser passer le nombre de trains prévus et nous avons travaillé sur la gare de Nice Aéroport.

Sur le premier point concernant Nice-Ville, nous avons prévu d'agir sur différents points. Il faut avoir en tête qu'à la fois pour la pertinence des services TER et pour le fonctionnement du système, nous allons finalement nous retrouver dans les schémas de service à terme, avec des flux complètement diamétralisés sur la côte, c'est-à-dire que tous les trains qui arrivent ou qui vont à Monaco seront directement prolongés sur la côte jusqu'à Cannes. Ces trains s'arrêteront à Nice, mais simplement pour un arrêt et non pour un terminus. Un certain nombre de trains arriveront de l'ouest et auront leur terminus à Nice-Ville. Si nous les laissons stationner à Nice-Ville et plus encore, si nous essayons de les mettre sur des voies de service en attendant qu'ils repartent, par exemple dans les heures creuses, nous aurions beaucoup de mouvements de manœuvre en gare de Nice-Ville, ce qui serait relativement incompatible avec la densité de circulation que nous avons.

Nice-Ville devient, à ces horizons-là, une gare de passage, soit pour les trains qui circulent sur la côte d'ouest en est (ou inversement), soit pour les trains qui font leur terminus à Nice-Ville et qui, s'ils ne font pas demi-tour immédiatement, sont prolongés jusqu'à Nice-Saint-Roch qui deviendra la base arrière plus importante de Nice-Ville.

Pour cela, nous avons prévu de retravailler le plan de voies de Nice-Ville, notamment pour augmenter le nombre de voies à quai, pour affecter ou systématiser l'usage de telle voie pour tel train, en distinguant ainsi deux parties dans la gare qui correspondent aux flux que je vous ai décrits, une partie sud pour les trains diamétralisés et une partie nord pour les trains en terminus et qui pourraient être prolongés à Saint-Roch. Voilà pour ce qui concerne Nice-Ville.

Je peux peut-être aborder les deux points très corrélés et qui tiennent au fonctionnement de l'ensemble du système. Sur la section entre Nice Aéroport et Nice-Ville, nous avons travaillé sur le débit brut, c'est-à-dire sur la capacité à assurer une succession de trains très serrés, à la fois par la signalisation en redécoupant les cantons ferroviaires. Nous espérons ainsi obtenir un bloc à deux minutes et demie, et si possible aussi grâce à une diminution de la vitesse et une homogénéité des marches des trains (100 à 120 km/heure), ce qui se fait sans pénalisation de temps de parcours, ou quasiment, puisque cela représente une poignée de secondes. C'est dû au fait que nous avons tout de même des phases d'accélération et des phases de décélération assez importantes.

Et puis, nous avons travaillé sur les avant-gares, c'est-à-dire le côté est de la gare de Nice Aéroport et le côté ouest de la gare de Nice-Ville, en prévoyant d'avoir des entrées de gare à 4 voies, ce qui limite les différentiels de vitesse du fait des accélérations et décélérations et permet d'avoir un meilleur débit dans le tuyau.

Enfin, sur la gare de Nice Aéroport, outre les aménagements en avant-gare dont je vous ai parlé, avec un canton d'un kilomètre ou de 800 mètres à 4 voies, nous avons fait en sorte d'avoir de la souplesse dans l'exploitation, à la fois dans la situation normale en permettant à tous les trains qui arrivent en gare d'accéder

à toutes les voies dans son sens évidemment, et en permettant des basculements de ce fait, d'une voie à l'autre lorsque nous sommes en situation perturbée.

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

Pourriez-vous remettre la diapositive sur le projet 2021 ? Si je comprends bien, nous restons dans un système où nous avons les deux voies de la ligne et on ajoute un quai pour les TER. Est-ce bien cela ? Ce quai est-il déjà dimensionné pour les TGV ultérieurement ou bien sera-t-il agrandi ultérieurement ?

**Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)**

Il sera agrandi ultérieurement.

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

En termes de bâtiment voyageurs et ferroviaires, qu'est-ce qui est rajouté par le projet ? Est-ce que tout existe déjà ?

**Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)**

Pas du tout. Dans la configuration de 2021, le bâtiment voyageurs cumule des services à la fois pour la gare routière et pour la gare ferroviaire. Je crois que le programme s'étend sur 400 à 500 mètres carrés. Ce sont des services et des fonctionnalités assez basiques. Par contre, dans cette configuration, on a un programme beaucoup plus conséquent de services, de commerces et de services de l'intermodalité. Nous avons ici un programme d'environ 3 500 mètres carrés, bien à l'échelle d'un pôle d'échange de cette importance.

Vous avez également des zones d'embarquement quand le train est annoncé, qui permettront directement d'accéder aux quais. Ce n'est pas du tout la même échelle de programme.

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

Et concernant l'ancien bâtiment ?

**Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)**

C'est un bâtiment dit « précaire » qui sera démoli. Dans la configuration 2021, il se situera sur une emprise que nous utiliserons après pour le pôle d'échange 2030. Comme je le disais, le bâtiment 2021 est « précaire », c'est-à-dire que nous ferons un investissement limité, mais entre 2021 et 2030, quand le projet dit « définitif » sera livré, il y a du service à assurer et de vrais voyageurs. Il est important aussi que nous offrions du confort et de la qualité de service.

**Daniel CAROTENUTO, association « Les Amis du Rail Azuréen »**

Merci. Je voudrais juste une petite précision concernant la circulation entre Nice-Saint-Augustin et Nice-Ville. Vous avez évoqué des circulations avant gare à quatre voies. Pouvez-vous me préciser un peu plus ? Cela voudrait dire qu'à Nice-Ville, vous faites une quatrième voie, mais sur quelle longueur ?

Deuxièmement, faire un tel projet, dans un horizon aussi lointain (2030 et 2050) et laisser cette partie de voie en prévoyant 15 circulations par heure et sur une seule voie, ne croyez-vous pas que ce projet est vraiment très fragile de ce point de vue ?

Je voudrais une autre précision, s'il vous plaît. Ces éventuelles voies supplémentaires sont-elles prévues en 2050, dans la Priorité 2 ? Je vous remercie.

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

Je vais laisser Nicolas GUYOT répondre, mais ce sujet a été abordé à maintes reprises. Nous allons réexpliquer les éléments, mais aujourd'hui, le système que nous proposons et que nous considérons comme pouvant fonctionner a évidemment sa fragilité. La zone étant courte, nous considérons que cela passe bien. Aujourd'hui, normalement, le système reste à 2 voies.

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

Là, nous avons le plan de Nice-Ville tel que nous l'envisageons avec l'entrée ici à 4 voies. Nous utilisons l'emprise d'une voie tiroir qui ne sera plus utilisée, puisqu'elle sert aujourd'hui à faire des mouvements de manœuvre pour des mises à quai. Le principe *grosso modo* de rallonger d'un canton l'avant-gare avec une section à 4 voies est de séparer les flux au plus tôt, et de permettre d'avoir moins de cisaillements juste à la sortie des quais. Nous avons la même chose du côté de Nice Aéroport, mais je n'ai pas de schéma d'infrastructure à vous montrer.

Le système est-il tendu ? Oui. Nos études disent-elles qu'il est stable et robuste avec ces aménagements ? Oui aussi. Non, nous n'avons pas prévu de voies supplémentaires entre Nice Aéroport et Nice-Ville à cet horizon. L'ensemble des aménagements que je vous ai présenté nous semble répondre mieux en termes d'efficacité et de coût que des voies supplémentaires. Nous n'envisageons pas deux voies supplémentaires, parce que vous savez que ce serait extrêmement compliqué à insérer dans le tissu urbain, et probablement inacceptable. Ce sont en tout cas les conclusions des étapes précédentes.

Il s'est posé la question d'une troisième voie. La problématique d'une troisième voie est qu'en capacité nominale, elle n'apporte pas grand-chose, parce que nous avons un système relativement symétrique et que nous n'avons pas de gare intermédiaire où nous pourrions croiser les trains. Finalement, elle n'apporte pas énormément. De plus, elle aboutirait finalement, du fait qu'il faudrait adapter les avant-gares pour lui donner accès à de nombreux itinéraires, à devoir certainement remettre en cause les fonctionnalités et les principes fondateurs que nous avons essayé de traduire précédemment. Cela nous semble assez peu favorable, et finalement assez contre-productif.

**Germain NALLINO, association « Les Amis du Rail Azuréen »**

Je dirais qu'aujourd'hui, le département est confronté à une saturation routière. De cela, je crois que tout le monde en est conscient. Que l'on prenne l'A8, l'ex-nationale 7, les routes départementales 2204 ou 2204 bis aux heures pendulaires, la saturation est totale. La construction d'une ligne supplémentaire, et notamment par rapport à l'utilisation des TER en cadencement, est une véritable bouffée d'oxygène. Il y a longtemps, en ce qui concerne notre association, que nous avons eu l'idée – et aussi d'autres – de développer une troisième voie littorale qui partait de Cannes pour venir jusqu'à Nice et au-delà. Évidemment, il y avait les moyens de le faire par le passé, mais aujourd'hui, ils n'existent plus. Néanmoins, nous allons attendre 2030 pour avoir

un meilleur cadencement, et entre-temps, nous allons subir exactement ce qu'il se passe aujourd'hui, avec les problèmes de dysfonctionnement qui sont nombreux.

Il était prévu au Contrat de Plan Etat-Région 2007-2015 le prolongement de la troisième voie littorale entre Cagnes-sur-Mer et Nice. Or subitement, ce prolongement a disparu. Je pense qu'il serait intéressant de voir dans quelles conditions on pourrait le réaliser, parce qu'il permettrait plus rapidement d'avoir un système TER sur le littoral, un fonctionnement beaucoup plus sain et de meilleures conditions de fonctionnement avec un système moins sensible qu'aujourd'hui.

Le deuxième point que nous signalons est que si nous voulons des TER qui soient performants, il faut aussi que nous ayons un centre d'entretien qui soit proche. Or vous savez tous que le centre d'entretien est à Marseille, que les rames de Nice partent à Marseille à vide et qu'elles ne sont pas accessibles pendant trois à quatre jours. Cela fait des années que nous demandons que cet atelier de maintenance soit finalement construit dans les Alpes-Maritimes de manière à améliorer les temps d'indisponibilité du matériel. Cela fait des années que nous le disons et on nous répond : « *Oui, oui, on va le faire à Saint-Roch, on va le faire à La Bocca* », *on va le faire ici, on va le faire là* ». On l'a même prévu à Vintimille, mais aujourd'hui, rien ne se fait. Je pense que c'est important si on veut véritablement, même dans les années 2030, que le service de maintenance soit fait dans des conditions satisfaisantes et notamment par rapport aux besoins journaliers des TER.

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

Merci. Je vais demander à Nicolas GUYOT de parler de la troisième voie, mais comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, il n'est pas prévu que nous réalisons le prolongement de cette troisième voie aujourd'hui pour des raisons de planning général et d'arrivée de cette Ligne Nouvelle qui amène des fonctionnalités très supérieures. Toutefois, Nicolas GUYOT va y revenir.

Concernant le centre d'entretien, vous avez raison. Ces réflexions sont menées depuis longtemps. Des propositions ont été faites. Nous devrions avoir des décisions assez rapides sur ce schéma. C'est effectivement un souci global de l'entretien ferroviaire d'avoir toutes ces navettes. Les propositions ont été faites, un schéma a été proposé et je pense que les décisions arriveront assez rapidement sur ce schéma d'atelier d'entretien.

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

Sur la troisième voie, je vais d'abord faire un petit rappel du calendrier et de ce qu'il s'est passé :

- en 2000, le lancement des études préliminaires avec comme projet de doubler la fréquence des TER en atteignant le quart d'heure, ou en tout cas, 4 TER par heure sur la côte ;
- en 2002, les premières études montrent qu'une troisième voie semble être la solution la plus pertinente entre Antibes et Nice et associé à cela, des budgets avec les capacités de financement induisant un phasage avec une première phase actée pour un tronçon entre Antibes et Cagnes-sur-Mer ;
- en 2003, la déclaration d'utilité publique portant sur l'intégralité du projet ;
- en 2012, la mise en service après les travaux ;



- en 2013, la déclaration d'utilité publique est prorogée pour 10 ans.

Si nous nous penchons sur les services, pour autant que nous puissions les schématiser comme cela, parce que vous savez comme moi que lorsque l'on parle de service omnibus ou semi-direct, les appellations peuvent être un peu contestables dans la mesure où certains services sont omnibus sur une partie et semi-directs sur l'autre, ce qui est globalement juste en volumétrie, le niveau de service en 2000 était à peu près de 3 TER par heure. Les objectifs étaient de passer à 4 TER par heure, systématiques et semi-directs sur la côte. Un élément non prévu dans les études initiales s'est intercalé dans le processus : l'arrivée du cadencement en 2009 a permis de revoir un petit peu le schéma de service et a apporté un peu de souffle, comme vous le voyez. Ensuite, avec la troisième voie, nous avons eu un petit cran supplémentaire, en tout cas jusqu'à Antibes. Nous pouvons constater qu'entre le cadencement et la troisième voie, nous n'étions plus très loin de l'objectif initial.

L'autre élément important du raisonnement est qu'aujourd'hui, la prolongation de la voie jusqu'à Nice n'apporterait qu'un TER supplémentaire. Vous pouvez constater qu'entre la dernière ligne et l'avant-avant-dernière ligne, nous resterions à un niveau de service notablement inférieur à celui que propose d'apporter la Ligne Nouvelle PCA sur la ligne côtière. En gros, nous avons un projet qui a évolué dans le temps, mais surtout dans lequel s'est intercalé le cadencement qui a un peu fait évoluer les choses. Nous nous retrouvons avec un projet dont, si nous le prolongeons, le coût serait important (plus de 500 millions d'euros). Les impacts sur les circulations existantes sur l'exploitation, puisque ce sont des travaux en réseau exploité, et sur l'urbain sont importants et le bénéfice n'est pas du tout à la hauteur de ce que pourrait apporter la Ligne Nouvelle PCA.

En gros, pourquoi n'y a-t-il qu'un train supplémentaire ? Parce qu'il faut jouer sur de nombreux leviers, notamment sur des voies en gare supplémentaires. Le projet de Ligne Nouvelle PCA prévoit des quatrième voies en gare de Cagnes-sur-Mer et Antibes. Il faut jouer aussi probablement sur le redécoupage du bloc, donc sur un certain nombre de leviers à la fois d'infrastructure et d'équipement. C'est ce qui explique que la décision de ne pas donner suite à la troisième voie et de ne pas réaliser cette deuxième phase a été prise.

### **Jacques TIBERI, association « Les Amis du Rail Azurén »**

Je voudrais faire deux remarques. On nous a appelés à rester sur le fond. Je suis un peu préoccupé par la tournure de la discussion. Sommes-nous d'accord sur le fait que cette Ligne Nouvelle – et le nom n'est pas tellement bien approprié – doit répondre à au moins deux objectifs, le premier étant l'urgence des transports ferrés ? Cela ne fonctionne plus, et on peut regarder dans tous les sens, ne serait-ce dans notre département et je suppose qu'ailleurs, il doit y avoir aussi les mêmes difficultés. Sommes-nous conscients qu'il y a cette notion d'urgence ?

Le deuxième élément de fond est que cette ligne doit permettre le développement économique de notre région et de notre département. Si nous supposons 30 secondes que nous pouvons nous développer régionalement et départementalement sans être connectés sur l'ensemble des régions méditerranéennes, nous serions à côté d'un avenir prometteur et développeur.

Pour moi, cette ligne doit répondre à ces deux questions.

Après, concernant la gare en tant que telle, je partage ce qu'a dit Monsieur NICOLETTI, à savoir qu'elle est au bon endroit et ainsi de suite. Elle correspond bien à ce qu'il faut pour répondre à ces questions.

Il y a une chose que je n'ai pas bien comprise. Il n'y aura pas de gare au pôle d'échange multimodal avant 2021. Est-ce bien cela ? Est-ce que j'ai bien compris ? Cela veut dire que le tramway va arriver en 2018 et qu'il n'y aura pas de gare au bout. Est-ce bien cela ? C'est d'une tristesse pas possible !

La deuxième remarque concerne ce que je viens d'entendre par rapport à la troisième voie entre Nice Aéroport et Nice. Pouvons-nous supposer que le développement à venir de nos régions pourra passer uniquement sur les voies existantes actuelles ? J'aimerais que l'on me réponde. Je ne vois pas comment ces deux lignes permettront de répondre à l'ensemble des questions qui se poseront dans les années à venir, si nous voulons nous développer un tant soit peu.

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

Je vais essayer de répondre. Vous avez parlé d'urgence, mais je vais juste remettre en perspective. Il est important de respecter un calendrier. Ce projet est sur la table des discussions depuis longtemps. Nous sommes...

**Jacques TIBERI, association « Les Amis du Rail Azurén »**

Excusez-moi, mais cela fait 30 ans que l'on tourne en rond sur cette ligne !

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

Justement ! Nous avons l'occasion potentiellement de sortir de ce cercle avec la concertation d'aujourd'hui pour émettre des avis et se prononcer sur les propositions de tracés. Ces propositions de tracés et de gares permettront au maître d'ouvrage de faire le dossier d'enquête d'utilité publique et de faire avancer le projet à un niveau extrêmement important, puisqu'après nous aurons l'enquête et je vais déjà redonner le planning. Nous ne sommes donc pas dans une étape simple et succincte ou une étape de plus, mais dans une étape déterminante du projet pour le construire.

Vous avez évoqué le développement économique, mais je n'y reviendrai pas. Vous avez évoqué le planning que nous avons déjà présenté. Un déplacement de gare TER va se faire et il sera mis en service en 2021 dans le pôle d'échange. Le tramway arrivera en 2018, s'il n'y a pas de problème et il servira à la desserte TER. Le fait est que la fonctionnalité TGV est un plus, mais cela n'annule pas du tout le principe que le pôle d'échange avec la gare TER et le tramway soit efficace. Tous les gents qui arriveront en tramway sur cette gare pourront utiliser les services TER. Il y aura toujours – et vous l'avez évoqué – la fonctionnalité de la gare de Nice-Ville pour prendre les TGV. Cela montre bien que nous avons un planning et ce n'est pas incohérent. Quand la gare TGV sera construite, nous aurons l'ensemble des fonctionnalités du pôle d'échange qui seront opérationnelles au moment de sa mise en service.

S'agissant des deux voies, nous venons d'en faire une explication. Nous ne savons pas, il n'y a pas d'explication complémentaire à cela. L'ensemble des services projetés aujourd'hui sur les horizons de la Priorité 2 et qui conduisent jusqu'à 2050 permettent de faire passer les services qui seront produits.

Les réflexions sur autre chose pour après pourront toujours intervenir, mais aujourd'hui, nous avons un système qui sera très dense, avec 8 trains sur la côte et nous aurons du mal à le densifier, ce qui correspond parfaitement au service que nous savons faire passer sur ces deux lignes, entre Nice Aéroport et Nice-Ville. Aujourd'hui, très honnêtement, cela permet de faire le développement du système ferroviaire sur le territoire.

**Véronique PILLET, collectif d'associations Basta Ligne Nouvelle Biot**

Bonsoir. J'appartiens à un collectif d'associations centrées sur la CASA, Biot et Valbonne. Nous sommes venus voir ce que vous prévoyiez sur la partie est du département. Il faut tout de même être conscient que sur la CASA, la totalité des élus, tous bords confondus, ne laisseront pas passer un trajet aérien. L'ensemble des associations regroupent de plus en plus d'habitants et elles sont de plus en plus prêtes à jouer sur les recours, comme nos élus, pour ne pas avoir ce massacre. Lorsque Monsieur parlait d'une bouffée d'oxygène, il faut voir que pour les gens qui ont choisi de travailler dans la technopôle, qui ont des métiers très qualifiés, qui ont choisi une certaine qualité de vie, et non pas de se retrouver habiter au bord d'une voie de chemin de fer. A l'heure actuelle, sur les tracés, nous avons la traversée de Biot en diagonale. Nous avons 10 000 habitants sur Biot qui sont impactés directement ou indirectement. Il y a donc ce problème, et il y a aussi le problème du financement de ce trajet en souterrain qui est très sous-dimensionné, semble-t-il, puisque des milliards d'euros doivent être investis.

Ensuite, le territoire va être complètement bouleversé. On nous avait annoncé à une réunion l'année dernière en octobre 2015 que 90 millions de tonnes de déchets de remblais ont bougé. Il suffit de connaître un petit peu la topographie de la CASA et de Sophia-Antipolis pour se rendre compte que non seulement nous allons souffrir des embouteillages et nous continuerons à en souffrir, parce que le tracé ne correspond pas au besoin de la CASA, mais nous aurons en plus le problème de ces travaux.

Valbonne compte aussi une dizaine de milliers d'habitants. C'est vrai que par rapport à la volonté politique de Nice, nous ne pesons pas grand-chose, mais vous pouvez faire des prévisions sur votre gare, sur la façon dont elle va se faire, mais il faut savoir que sur la technopôle, vous allez faire face vraiment à une opposition résolue, puisque vous avez réussi à faire l'union d'élus de droite et de gauche contre ce projet-là.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci.

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

Je demanderai à Nicolas GUYOT de représenter les différents impacts sur Biot. Je comprends très bien que les zones en surface posent souci. Nous sommes là pour en discuter et pour travailler sur ce sujet, mais nous sommes là aussi pour essayer de rectifier un certain nombre de positions. Dans les trois propositions qui sont faites, Madame, vous avez remarqué qu'une des positions de gare proposée, celle des Bréguières, n'avait aucun impact sur Biot. Si j'entends ce que vous évoquez, il s'agirait donc pour vous de choisir cette option, puisqu'elle n'a aucun impact sur le territoire de Biot.

*Réactions dans la salle.*

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Attendez, nous allons laisser Monsieur CHERRIER répondre et nous vous repasserons le micro.

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

J'étais à cette réunion, j'en connais donc les termes et j'ai lu la motion. La CASA est importante, puisque des élus y sont représentés. Pour autant, quand nous avons démarré cette réunion, vous avez vu des élus qui représentent la Région et son président, le Département et son président. Ils ont dit qu'ils étaient favorables au projet. Je ne vois pas bien où se trouve l'union politique que vous décrivez sur le territoire. L'union de la CASA est l'union de la CASA. Sur le territoire, comme nous sommes sur un projet territorial et d'enjeu territorial et régional, d'autres positions s'expriment. C'est simplement ce que je voulais vous faire remarquer.

Sur la CASA, des propositions de tracés ont très peu d'impacts et elles ont été évoquées lors de cette réunion. Des propositions sont faites, nous pouvons en discuter et en choisir pour essayer de regarder, et c'est le principe même de cette concertation. Pour autant, vous évoquez 10 000 habitants et les impacts sur ces 10 000 habitants. Je voudrais que nous regardions deux secondes ce que sont les ouvrages réalisés sur Biot. Je vais laisser Nicolas GUYOT les décrire pour que nous apportions quelques précisions à ce sujet. Merci, Nicolas.

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

Pour essayer de donner un peu de mesure aux impacts, nous avons réalisé cette carte. Nous avons une carte pour l'hypothèse de gare au Fugueiret et nous avons l'équivalent que nous vous montrerons juste après pour l'hypothèse de gare aux Bouillides, sachant que comme Jean-Michel CHERRIER l'a dit, ce sont les deux hypothèses pour lesquelles nous avons des traversées aériennes de La Brague.

Dans la solution au Fugueiret, nous avons deux passages en aérien, un sur La Brague et un dans le vallon derrière, les Soullières. Nous avons ici un viaduc d'une centaine de mètres dans une vallée relativement encaissée et de l'autre côté, un ouvrage beaucoup plus court, sachant que dans ces planches – vous le savez sans doute maintenant à force de les avoir vues – le pointillé représente des sections en tunnel.

Nous avons représenté ici en gris foncé les zones bâties qui ne sont pas du tout impactées, en rouge celles où il y a des impacts directs, c'est-à-dire où il va y avoir des destructions de bâtis, donc des acquisitions de biens immobiliers et en jaune, l'ensemble des gens, soit qui auront une vision directe, soit qui seront atteints par le bruit. Cela se passe forcément autour des émergences, puisque la vallée est assez encaissée et nous pouvons prévoir que, bien que nous réduirons les nuisances acoustiques par des protections phoniques, notamment des murs antibruits tout du long, nous travaillerons aussi sur des têtes de tunnel, etc. Il restera en effet du bruit pour des gens qui n'en avaient pas. Toutefois, cette carte donne l'échelle des gens qui seraient soumis à ces nuisances.

Dans le cadre des Bouillides, nous avons une émergence sur La Brague plus en amont, avec le secteur des Tamarins particulièrement incliné et qui donne plein champ sur le viaduc. Nous avons ici plutôt ce secteur qui serait en nuisance indirecte, mais pour le coup, il n'a pas de destruction de bâti directe, mais un ensemble

de maisons plus important que ce que nous avons vu tout à l'heure au niveau des Soullières dans le cadre d'un passage au Fugueiret.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Allez-y, nous allons vous passer le micro.

**Véronique PILLET, collectif d'associations**

Tout ceci est soumis à ce que vous, vous considérez être une nuisance supportable ou pas. Je vous signale que dans plusieurs quartiers que je connais très bien, nous entendons le bruit des trains de la voie du bord de mer, en fonction des vents dominants. Vous voyez à quelle distance nous en sommes et nous les entendons quand même. Ils ne sont pas vraiment gênants, mais nous les entendons quand même en étant dans une zone particulièrement éloignée. Toute la commune de Biot, d'un endroit à un autre, sauf peut-être certains qui seront abrités par certains versants, entendront les trains passer nuit et jour.

Nous avons des contraintes et nous avons fait certains choix. J'habite à 25 kilomètres de l'aéroport et je dois faire le trajet à chaque fois. Nous avons des choix pour nous assurer d'une certaine tranquillité. Au terme d'une concertation, on nous dit : « *Vous avez peut-être choisi de vivre à 25 kilomètres d'un aéroport pour vous assurer votre tranquillité, mais on a décidé de vous supprimer cette tranquillité* ». Votre appréciation des nuisances sonores est donc tout à fait partielle.

Ensuite, le deuxième fait est que vous ne parlez que lorsque la voie sera construite. Nous sommes dans une zone où il y a très peu de voies de circulation, où la simple construction d'un lotissement d'une cinquantaine d'habitations à l'entrée de Biot a entraîné un passage en circulation alternée pendant six mois, et c'était un lotissement uniquement. Nous nous sommes retrouvés à doubler nos temps de trajet uniquement par le fait d'un lotissement et de son assainissement. Nous imaginons bien qu'un tel chantier, sur une zone qui n'a que des routes étroites, sera phénoménal. Il va bien falloir que vous fassiez quelque chose des 90 millions de tonnes de remblais.

S'agissant des zones enterrées, il faut des aérations, des puits d'aération. Il y a de nombreux travaux autour. Nous dire « *vous allez avoir juste votre petit ouvrage d'art au-dessus de La Brague* », c'est quand même très léger. C'est votre appréciation, parce que lorsque vous mettez cet ouvrage aérien, tel que je le vois, et je connais parfaitement bien l'endroit où il va se positionner, vous faites trois petits triangles jaunes pour indiquer les zones qui seront impactées, mais en fait, tout ce quartier et tous les résidents vont avoir leur vie qui va changer. Comme je le disais à un de vos collaborateurs avec lequel je suis rentrée dans la salle tout à l'heure, on habitait Biot et vous confondez Biot, Valbonne ou même Sophia comme si c'était l'arrêt de Sevrans-Baudottes ou de Villepinte.

Vous allez transformer toute cette partie des Alpes-Maritimes qui est une partie résidentielle, très belle, où nous avons un parc naturel, en une sorte de banlieue. Je prends très souvent le RER ligne B et chaque fois que je prends le RER, je remercie le ciel de ne pas habiter le long de cette voie. Et là, c'est exactement ce que l'on va faire.

Compte tenu de la faiblesse des moyens de la SNCF qui est fortement endettée et qui prévoit de financer une partie de ces travaux avec une écotaxe, parce que la presse nationale ne parle pas en ce moment de vos

succès, mais plutôt de vos très grandes difficultés financières et d'un modèle économique qui tarde à se rénover, je vous pose la question. Vous reculez pour 500 millions d'euros sur le prolongement de la troisième voie, mais indemniser les gens qui vont être impactés, se réunir en collectif et faire des opérations de groupe pour se faire indemniser va largement dépasser les 500 millions d'euros.

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

Je suis assez fondamentalement ennuyé dans votre discours. Je voudrais m'en tenir à certains faits. Vous évoquez beaucoup de chiffres. Sur les zones qui sont là, même si nous les étendons un peu, nous allons avoir du mal à trouver 10 000 habitants. Vous évoquez 10 000 habitants. Je n'ai pas fait le compte exactement de ce que les lotissements contiennent comme habitants, mais comme vous citez « 10 000 habitants », je dis que nous en avons largement moins que cela, même si ce sont effectivement des impacts.

Vous parlez de jugement et d'appréciation des nuisances sonores. Vous avez raison, c'est aussi pour cela que nous faisons la concertation. C'est aussi pour cela que pendant tout le projet, nous allons essayer de travailler avec le territoire pour trouver les solutions qui permettent de réduire ces nuisances. Je ne peux pas vous dire mieux que « *c'est le principe de l'échange, de la discussion et de l'amélioration du projet* ». Je l'ai dit dès le départ : nous sommes dans un projet qui se fait avec itération et nous avons comme objectif d'essayer de réduire au maximum les contraintes.

Aujourd'hui, les stratégies de réalisation des travaux ne sont pas faites, puisqu'elles dépendent directement des différents tracés qui pourront être pris ou des positions de gare. Ce que je vais dire est presque banal et cela ne m'engage pas particulièrement, mais c'est aussi un objectif d'essayer de trouver les conditions de réalisation des travaux les meilleures possible. Vous évoquez 90 millions de tonnes de gravats. Or la totalité des tunnels qui seront réalisés en PACA représente environ 10 millions de tonnes et pour la région ici, ce sont 4 millions de tonnes pour les Alpes-Maritimes. Nous sommes donc loin des 90 millions de tonnes. Là aussi, c'est juste pour replacer des chiffres extraordinaires que vous évoquez, qui ne sont absolument pas vrais.

Je suis gêné par votre comparaison avec Villepinte. Nous avons tous un territoire important dans lequel nous vivons. Nous avons autant de soucis en concertation quand nous réalisons un projet à Villepinte ou à Biot, de faire le travail qui soit important, pour que nous puissions réduire les impacts sur le territoire.

Concernant les indemnisations que vous évoquez, elles font partie des estimations financières qui vous sont proposées. Les impacts sur le territoire et les estimations sont dans les budgets qui vous sont présentés.

Vous avez évoqué le financement et la faiblesse des moyens et vous avez évoqué une écotaxe. Pour l'instant, rien n'est décidé. Personne n'a voté une quelconque écotaxe de quoi que ce soit. Il a été proposé par le Président de Région de mettre en place une écotaxe régionale pour éventuellement venir abonder les financements du projet. C'est à lui de la mettre en place et non à SNCF Réseau.

Dans le cadre de SNCF qui a une dette importante, et nous le savons tous, les conditions de réalisation de cette dette sont particulièrement liées à l'établissement ou à SNCF, mais elles sont particulièrement liées aussi aux politiques gouvernementales. Il ne vous a pas échappé que la SNCF était à 100 % étatique et que la gestion de sa dette est gérée par l'Etat. Les moyens financiers existent pour la réalisation de grands projets.

Des projets importants sont actuellement en cours, comme Charles de Gaulle Express. Une taxe de 1 euro sur les billets d'avion a été mise en place pour pouvoir financer le projet. D'autres taxes existent.

Les moyens financiers seront établis par une mission financement qui a été demandée par le Comité de pilotage. Cette mission financement aura pour objectif de travailler sur le cadrage financier. Je ne connais pas les conditions qui seront mises en avant pour ce financement de projet, mais ce projet sera financé par de nombreux financeurs, les collectivités, les communes, les gens qui seront traversés, le citoyen. Nous contribuons à tous les projets vous et moi, comme tous les autres.

Pour les conditions de financement du projet, c'est une mission financement. J'espère avoir un tout petit peu réduit les chiffres que vous évoquiez.

**Véronique PILLET, collectif d'associations**

Pour les 90 millions de tonnes, c'est le président de la Fédération départementale du bâtiment qui les a donnés l'année dernière, en octobre 2015, à la réunion à l'aéroport.

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

« Nul n'est prophète en son pays ».

**Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin**

J'ai une question à poser à Monsieur le Garant.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Attendez, nous allons continuer. D'autres personnes souhaitent s'exprimer et ensuite, nous vous passerons la parole.

**Aurélien DELAY, usager**

Bonsoir. J'aimerais répondre à la dame de Biot. S'agissant de l'utilité de cette gare à Sophia, beaucoup de gens comptent sur cette gare pour faire Nice-Sophia et Cannes-Sophia en moins d'un quart d'heure. Cela va changer la vie de beaucoup de gens. De plus, sur l'opposition frontale qu'elle mentionne, pour être allé à la réunion de Villeneuve-Loubet, il apparaît que Monsieur LUCA, élu de la CASA, est parfaitement pour la gare de Sophia et en plus, la gare TGV.

De plus, sur les gens de Valbonne, nous étions aussi tous les deux à la réunion et je pense que vous avez mal entendu, puisque chaque intervenant qui était contre la gare des Bouillides qui en effet va détruire le stade et le parc des Bouillides et du CIV (Centre international de la Valbonne) a dit que la solution du Fugueiret lui allait bien. C'est pareil pour les gens de Mougins qui sont contre la gare des Bréguières qui, là encore, va détruire un quartier. Ils n'ont rien contre la gare du Fugueiret qui, elle, ne détruit pas de quartier. La gare du Fugueiret est sur une zone qui aujourd'hui est vide, c'est une forêt, mais qui sera urbanisée très bientôt avec la Cité du Savoir.

Donc, la gare du Fugueiret, gare TER plus TGV au Fugueiret paraît être une excellente solution, avec le moins d'impacts possible (un peu sur Biot, c'est vrai) et pour le coup, le vent debout que vous mentionnez

n'est pas là. En effet, vous avez quelqu'un dans votre camp pour ce sujet, c'est Monsieur DAUNIS qui est absolument contre...

**Véronique PILLET, collectif d'associations**

... Et Monsieur LEONETTI !

**Aurélien DELAY, usager**

Et Monsieur LEONETTI. J'ai entendu Monsieur DAUNIS à la réunion. Pour le coup, quand on lui a demandé pourquoi il était contre le Fugueiret, il a bégayé, bégayé, mais il n'a rien dit. Nous ne connaissons donc pas les raisons pour lesquelles il est contre.

J'invite tout le monde ici à considérer très sérieusement la gare TER-TGV au Fugueiret dans cette optique d'impact minimal sur la population. Merci.

*Applaudissements.*

**Véronique PILLET, collectif d'associations**

Vous mentez ! Une motion de la CASA a été votée...

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

S'il vous plaît, Madame...

**Aurélien DELAY, usager**

Motion qui parle d'une gare à Sophia, pour qu'il y ait au moins un TER à Sophia ! Il y a zéro gare à Sophia.

**Jacques MOLINARI, GIR Maralpin**

Là, nous sommes en train de parler de Nice !

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Monsieur MOLINARI, vous souhaitez prendre la parole, je vais vous la donner. Je vous demanderai juste d'être concis. Merci d'être concis, parce d'autres personnes souhaitent intervenir.

**Jacques MOLINARI, GIR Maralpin**

Monsieur le Garant, le thème était Nice. Je suis bien d'accord qu'un projet de cette ampleur doit englober son environnement le plus grand et le plus vaste possible. Tout de même, en préambule de cette réunion, vous m'avez permis d'intervenir et j'ai rappelé que le président de la Commission nationale du débat public préconisait de développer les contre-expertises indépendantes. Or nous avons assisté à un magnifique duo des autorités du projet totalement d'accord sur le fait que les deux voies entre Nice Aéroport et Nice-Ville étaient parfaitement suffisantes, et ils n'ont cessé de dire « *nous avons étudié* ».

Nous aimerions pouvoir accéder à ces études, non seulement y accéder, mais aussi pouvoir y participer. C'est la raison pour laquelle, d'emblée, nous avons demandé la renaissance des ateliers, dont le fonctionnement a été interrompu il y a quelques années, et la création d'un atelier sur les fonctionnalités de notre secteur des Alpes-Maritimes. Et là, si nous pouvions débattre avec vous de vos assertions sur la pérennité d'un système



fonctionnant avec deux voies entre Saint-Augustin et Nice, nous serions très à l'aise pour opposer à cette attitude les réalisations de nos voisins italiens.

A Gênes, entre les deux gares principales de Gênes, il y a actuellement deux fois 2 voies et une troisième ligne à 2 voies reliant sur la même distance qui sépare Saint-Augustin de Nice-Ville est en cours d'exécution. Il faut se dire « *a-t-on affaire à des fous ?* », « *quelle raison ont-ils de procéder à de tels investissements* », alors que vous vous contentez à l'horizon 2050 des deux malheureuses voies que vous avez laissées empiétées par les voies rapides de la ville de Nice, sous vos yeux.

Je vous rappelle que le jour de l'ouverture du débat public, nous avons fait une photo. Nous avons présenté la photo du chantier de la deuxième voie rapide. Nous savions qu'un emplacement pour une troisième voie était réservé. Vous avez gommé cette possibilité. Vous vous entendez, je n'ose pas dire « comme larrons en foire », mais enfin, il faut que la population et les gens qui s'investissent dans la réflexion depuis des décennies aient accès à ces études et puissent les discuter avec vous.

Je demande à Monsieur le Garant de réclamer avec insistance la création d'un véritable atelier, et non pas comme ceux que vous avez organisés il y a quelques mois, ateliers qui se déroulaient dans une salle de classe où vous péroriez à la tribune devant des gens maladroitement assis sur des chaises, sans avoir la possibilité de prendre des notes. Ce n'est pas cela, un atelier. Nous avons vécu des ateliers avec vos prédécesseurs. C'était de véritables ateliers autour d'une table, avec des documents, des projections et des échanges. Nous n'avons encore jamais eu ces échanges !

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

Monsieur MOLINARI, je tiens à votre disposition les comptes rendus des ateliers de 2011, dans lesquels ont été exposées, avec Christophe de MOLLIENS et vous-même, toutes les conditions de réalisation de la liaison entre Nice Aéroport et Nice-Ville avec deux voies et dans lesquelles nous avons évoqué le système genevois. Je tiens ces documents à votre disposition. Ils sont d'ailleurs sur le site, à l'« atelier ferroviaire de 2011 ».

#### **Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Je crois qu'il y avait une question, peut-être la dernière.

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

Juste un élément. Les motions à l'unanimité sont rédigées d'une telle manière que chacun peut y lire ce qu'il a envie à l'intérieur. Il est très clair que dans certaines réunions publiques, des maires de la CASA se sont exprimés très clairement, la représentante du Département l'a fait aussi d'ailleurs devant Monsieur le Préfet. Je crois que ce jour-là, il a été très clairement dit que la manière dont on pouvait interpréter et la manière dont on pouvait lire ces motions pouvaient être très évolutives dans le temps.

Ceci étant dit, quand on voit que des gens ont des points de blocage, il serait quand même intéressant malgré tout d'arriver à amener peut-être d'autres éléments. Nous connaissons à peu près la zone de chalandise de Nice-Ville à l'état actuel. Demain, Nice Aéroport aura sa zone de chalandise liée peut-être à d'autres transferts modaux et qui sont des éléments connus. Cela ne me choquerait pas, même si on dit que Biot a pris quelques habitants de plus, de ramener les 10 000 habitants de Biot à leur 2 000 hectares, ce qui doit faire

environ 4 habitants par hectare, et ramener à un moment donné le nombre de passagers transportés, le nombre de personnes qui prendront le train tous les jours à l'impact qui pourrait être fait très simplement autour des quelques ouvrages susceptibles d'être vus ou de provoquer des gênes. Si vous mettez une station-service, c'est 25 mètres. Si vous mettez un viaduc, prenez une distance, regardez les impacts.

Il faudra aussi que nous arrivions à donner des chiffres, parce que ce ne sont pas 300 personnes qui vont bloquer la vie de milliers de personnes. Je donnerai juste un exemple : 10 000 personnes travaillent tous les jours sur la zone de Carros, la ville de Carros fait 10 000 habitants. Il ne faut pas croire que ce sont les gens de Carros qui vont travailler sur la zone de Carros. Ce sont donc des gens qui ont besoin de se déplacer et certains viennent de l'autre côté du département.

C'est pourquoi il faut mettre en avant, malgré tout, l'intérêt général de cette ligne indépendamment de l'évolution du trafic. Il faut aussi penser aux gens qui vont monter dans ces trains et qui en auront réellement besoin en 2030.

*Applaudissements.*

### **Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Peut-être une dernière intervention.

### **Emmanuel GAULIN, Président du Club Business 06, référent UPE 06 pour l'aménagement du territoire**

Bonjour. Nous sommes convaincus que la Ligne Nouvelle est une solution, et plus précisément la solution pour bon nombre d'aspects, afin de résoudre les problèmes de déplacement sur le département des Alpes-Maritimes. La création d'une gare nouvelle à Nice Aéroport, gare TGV reliant une gare Ouest sur Sophia-Antipolis et également au nord de l'autoroute vers Cannes, permettrait de trouver des réponses aux problèmes que nous rencontrons sur le réseau routier. Si la démographie d'ici 2020 est en hausse de plus de 20 %, nous pouvons imaginer que le trafic routier va aussi suivre cette courbe.

Il est également à noter entre Nice et Sophia-Antipolis des temps de trajet de plus en plus importants, notamment sur les heures pendulaires pendant lesquelles on va mettre une heure entre Nice et Sophia, pour parcourir 25 kilomètres.

Il faudrait rappeler que nous perdons énormément de temps dans les transports et dans les embouteillages, puisqu'en 2015, ils sont évalués à 25 jours de temps de travail perdus par an et que nous allons vers une nette augmentation, puisqu'ils seront de 32 jours en 2025, soit une augmentation de 7 jours.

Pour cela, la création de deux gares nouvelles sur le territoire des Alpes-Maritimes est une excellente solution pour trouver des réponses à ces problèmes, pour désengorger le trafic routier notamment de 25 000 véhicules par jour, mais aussi pour diminuer le temps passé dans les embouteillages, et par là même, pour les entreprises que l'UPE 06 représente, elle va leur permettre de retrouver des gains de temps et de productivité.

Pour revenir sur la gare de Nice plus précisément et sur le trajet de Nice à Sophia-Antipolis, j'ai une question. Quel serait le temps de trajet entre Nice-Ville et Nice Aéroport, entre Nice Aéroport et Sophia-

Antipolis et entre Sophia-Antipolis et la gare de Cannes ? En combien de temps rejoindrait-on la gare de Cannes en passant par la gare Ouest sur Sophia-Antipolis ?

J'ai une deuxième question. Sur la gare de Nice, qu'est-il prévu dans la création des gares nouvelles en termes de sécurité, notamment des voyageurs ?

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

La sécurité des voyageurs est un sujet qui n'est pas dans le traitement spécifique de la Ligne Nouvelle en tant que telle. SNCF Réseau a la responsabilité de réaliser un ouvrage, donc une ligne. Tout ce qui concerne les conditions générales dites « de sécurité » est dans le cadre de SNCF Mobilité et des entreprises qui feront circuler les trains. C'est un sujet sur lequel je ne peux pas vous répondre particulièrement.

Par contre, Nicolas GUYOT va vous donner quelques éléments sur les temps de parcours que vous avez demandés.

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

Vu de Nice Aéroport, la gare Ouest Alpes-Maritimes se situerait à 8 minutes de train. Pour la gare de Nice-Ville, ce serait dans les mêmes eaux qu'aujourd'hui, soit autour de 6 minutes. Pour la gare de Cannes, ce serait environ 25 minutes par la boucle, et un peu plus par la voie littorale.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. Je crois que nous avons répondu à l'ensemble des questions des participants. Je vous remercie pour votre présence, pour les questions, pour le déroulement général de la réunion.

Je laisse peut-être Monsieur CHERRIER conclure.

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

Oui, merci beaucoup pour cette réunion. À bientôt. Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Bonsoir.

*La réunion se termine à 20 heures 43.*