

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE SUR LA GARE OUEST ALPES-MARITIMES CANNES, 26 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 07/11/2016

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



SOMMAIRE

PRESENTATION DES PARTICIPANTS	3
MOT D'ACCUEIL DE MONSIEUR LE MAIRE	4
PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR	7
ECHANGES AVEC LA SALLE	18

La réunion s'ouvre à 18 heures 15.

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

PRESENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à Cannes pour cette réunion publique spécifique pour les gares de l'ouest Alpes-Maritimes organisée dans le cadre de la concertation publique sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Je suis Stéphane SAINT-PIERRE, du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau, qui assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet, pour la phase de concertation. J'aurai la charge d'animer les échanges de cette réunion.

Cette réunion publique sur les gares s'inscrit dans un processus aujourd'hui constitué de 21 réunions publiques ayant lieu sur l'ensemble des départements et territoires concernés par le projet, dans les Bouches-du-Rhône, les Alpes-Maritimes et le Var. Il y a eu des réunions d'ouverture dans les trois départements, des réunions locales à l'initiative des élus locaux, trois réunions spécifiques pour les gares nouvelles (Nice Aéroport avant-hier, Marseille Saint-Charles hier et les gares nouvelles proposées sur le secteur ouest des Alpes-Maritimes ce soir). D'autres réunions publiques se poursuivront et, en fin de réunion, Jean-Michel CHERRIER vous présentera l'ensemble des réunions proposées.

Je vais commencer par vous présenter les intervenants représentant SNCF Réseau et qui auront la charge de vous présenter le projet et de répondre à vos questions durant la réunion :

- Jean-Michel CHERRIER dirige la mission Ligne Nouvelle ;
- Nicolas GUYOT est en charge de la direction des études ;
- Roland LEGRAND est en charge des gares ;
- Philippe QUEVREMONT est également présent. Il représente la Commission nationale du débat public, qui l'a nommé garant de cette concertation. *Applaudissements*. C'est un garant indépendant de SNCF Réseau et il est en charge de veiller au bon déroulement de la concertation.

L'ordre du jour qui vous est proposé est le suivant :

- Monsieur QUEVREMONT dira quelques mots sur la manière dont il souhaite et propose que se déroulent les échanges.
- SNCF Réseau, à travers les différents intervenants, présentera le projet dans son ensemble et les spécificités des gares situées sur l'ouest des Alpes-Maritimes ainsi que les perspectives données à la concertation.
- Nous aurons ensuite un temps d'échanges avec les participants.

Monsieur le Maire, souhaitez-vous formuler un mot d'accueil avant la présentation ?

David LISNARD, Maire de Cannes

Oui, mais c'est à vos risques et périls.

MOT D'ACCUEIL DE MONSIEUR LE MAIRE

David LISNARD, Maire de Cannes

Bonsoir Mesdames, Messieurs, et mes chers collègues. Je vois que le Conseil municipal est largement représenté, pour ce qui est de mon équipe municipale, et j'y suis très sensible. Je salue également Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer (DDTM) ; c'est un personnage important dans notre département. Il dirige ce que l'on appelait la « DDE » (Direction Départementale de l'Équipement), mais il a des missions plus larges que celles de la DDE. Je le salue avec déférence. Je remercie toutes les personnes présentes, les représentants du monde associatif et les Cannois.

Je voudrais commencer par vous remercier pour cette réunion, puisque c'est un exercice difficile que d'aborder des problématiques aussi structurantes que celle du transport ferroviaire avec ce que cela implique de potentialités pour un territoire, mais aussi de contraintes. La concertation – qui est finalement un phénomène assez récent dans l'histoire de notre pays – est pour moi une nécessité démocratique qui exige de la transparence, de la franchise, de la précision et du respect, de la part des pouvoirs publics et du maître d'ouvrage (SNCF Réseau), mais aussi des citoyens qui doivent être dans une logique d'intérêt général, pas simplement de défense d'intérêts particuliers. C'est un message que je fais passer de façon liminaire. Merci de nous réunir. Je serai spectateur, en tant que Cannois citoyen et mandaté, pour une période déterminée, pour représenter les intérêts de la ville de Cannes.

Dans ce contexte de représentation des intérêts de la ville de Cannes, il est primordial que notre collectivité, notre territoire, porte une position qui défende précisément l'intérêt général. Sur cette problématique, notre approche est la suivante : j'ai été élu maire de Cannes le 4 avril 2014 et la démarche qui nous réunit aujourd'hui est la résultante d'une longue procédure engagée en 1922, si je ne m'abuse, puis relancée dans les années 2000 lorsque le tronçon TGV Côte d'Azur a été abandonné puis remis sur le devant de la scène par les pouvoirs publics après qu'un scénario eut été choisi (celui dit « des Métropoles »). Il consiste à dire que cette ligne, qui était au départ une ligne grande vitesse et est aujourd'hui autre chose, doit desservir les trois grandes métropoles de l'arc sud-est : Marseille, Toulon et Nice.

Pour moi, ce n'était pas le meilleur scénario qu'il fallait retenir. Le meilleur scénario était une ligne à grande vitesse Paris-Côte d'Azur passant par Aix-en-Provence.

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

Excusez-moi de vous interrompre, mais nous pourrions revenir à tout ce qui concerne le contenu du débat après la présentation.

David LISNARD, Maire de Cannes

Je suis désolé de vous dire « non », mais je vais abréger.

Sur la position de la ville de Cannes, aujourd'hui, l'enjeu est majeur. Les décisions prises aujourd'hui produiront leurs effets dans 20, 30 ou 40 ans. Cette réunion est donc majeure. À ce titre, pour « avoir pris le train en marche » – je prends une expression un peu facile –, nous avons d'abord la responsabilité de ne pas freiner ce qui a été décidé, même si nous ne partageons pas tout. Cela est de notre responsabilité. Ensuite, nous avons l'opportunité de faire valoir l'intérêt du territoire cannois au sens large (celui de l'Agglomération) en comprenant les exigences du maître d'ouvrage qu'est la SNCF.

Dans ce cadre, puisqu'il a été décidé de faire une virgule – je n'irai pas trop loin, je vous rassure et je vais tenir compte de ce que vous me dites, Monsieur. J'avais été aimable au début et j'ai perdu tout mon effet introductif –, dans ce contexte, dans l'intérêt du service ferroviaire, dans l'intérêt d'améliorer la situation des usagers du TER (une situation extrêmement difficile aujourd'hui), dans l'intérêt de l'attractivité du service aux usagers locaux et de l'attractivité nationale et internationale de la Côte d'Azur, utiliser le foncier des 24 hectares déjà propriété de la SNCF à La Bocca ferait de La Bocca l'entrée ouest des Alpes-Maritimes. La gare de Cannes centre ne peut plus l'être pour des raisons techniques et cela remettrait en cause les scénarios validés dans les étapes préalables.

Cela ferait en sorte que nous ayons un projet de développement urbain très qualitatif pour Cannes, et La Bocca en particulier, autour du campus universitaire que nous créons, de la pépinière d'entreprises, de Thales Alenia Space, du centre de La Bocca que nous allons rénover pour soutenir le commerce de proximité et faire en sorte que notre ville de Cannes soit une ville connectée. C'est absolument essentiel, c'est un enjeu majeur d'intérêt général. Je crois aussi – c'est ce que j'essaie de plaider – que c'est l'intérêt de la SNCF. Ceci ne va pas sans poser des difficultés techniques, sans demander des précisions sur la connexion avec la ligne Cannes-Grasse, etc.

Cette position – c'est la grande nouveauté – est affirmée clairement par Cannes. C'est une position claire de la ville de Cannes, d'une part, et elle est partagée dans le territoire ouest, d'autre part. Je crois qu'il est mon rôle de dire que cette position est partagée par les communes de la Communauté d'agglomération des Pays de Lérins, mais nous avons également une convergence de vue avec le Maire de Grasse, avec le pays antibois et Sophia-Antipolis. C'est un point extrêmement nouveau et important, même si les élus ne sont pas décisionnaires, puisque les décisionnaires sont la SNCF, l'État et les citoyens.

Cette position a aujourd'hui la capacité d'être étudiée grâce à la concertation qu'il y a eu ces derniers mois avec la SNCF. Monsieur CHERRIER, je voudrais vous remercier de l'écoute que vous avez manifestée à mon égard et à l'égard de la ville de Cannes. Nous nous sommes réunis à de nombreuses reprises dans mon bureau. Un travail pas toujours évident a été fait, parce que nous devons faire valoir la légitimité de nos arguments et vous, la légitimité des vôtres.

Nous avons essayé de trouver des points de conciliation et, quelle que soit la tournure de la réunion, je tiens d'emblée à dire que la SNCF, avec vous, Monsieur CHERRIER, a pris en compte nos arguments, ce qui n'était pas une évidence. Ceci nous permet aujourd'hui de faire valoir un point de vue qui pose problème – comme tous les points de vue –, mais à mon sens, apporte des solutions et est celui qui défend au mieux l'intérêt général.

J'ai tenu compte de ce que vous m'avez dit et je vous rends le micro pour que vos angoisses cessent. Merci.

Applaudissements.

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

J'ai quelques recommandations à formuler. Je les formule après l'intervention de Monsieur le Maire, mais je les formule quand même.

Je voudrais d'abord préciser mon rôle. Je suis indépendant des autorités locales et de la SNCF. Je suis mandaté par la Commission nationale du débat public (une autorité administrative indépendante) pour « veiller à l'information et à la participation du public ». Cela tient en quatre mots et je cite la loi.

Dans le cadre de la préparation de l'ensemble de ces réunions, pas simplement de celle de ce soir, un Comité de pilotage présidé par le Préfet s'est réuni en septembre 2016 et toutes les personnes présentes (les cofinanceurs qui vous seront présentés tout à l'heure) ont convenu que la priorité de l'ensemble des réunions était l'information et, surtout, la participation du public. Pourquoi ? Parce qu'en termes d'information, le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) a déjà fait un très gros travail que vous pouvez constater avec la distribution des documents à l'entrée.

En termes de dispositions pratiques, pour chercher à garantir la participation du public, il est convenu que l'ensemble des exposés introductif ne dépasse pas 30 minutes, y compris le temps de cette intervention qui va donc se terminer assez rapidement.

Vous êtes assez nombreux ce soir et le débat porte sur des points cruciaux. Je recommande donc à chacun d'être bref. Nous voyons très bien, dans l'ensemble des débats de ce type, qu'une minute convient tout à fait à formuler une question et qu'il est possible d'aller jusqu'à trois minutes pour formuler un avis ou aller un peu plus loin. Ma recommandation est que vous argumentiez, que vous cherchiez à vous convaincre les uns et les autres, que vous cherchiez à convaincre le maître d'ouvrage. Bien entendu, cette recommandation vaut aussi pour le maître d'ouvrage.

Si ce projet avance, il y aura une enquête publique (le maître d'ouvrage la prévoit pour 2018 ou 2019) et vous aurez la même nécessité vis-à-vis d'une commission d'enquête publique qui sera également composée de personnalités indépendantes. Il s'agira de chercher à convaincre cette commission qui se prononcera sur le fond, ce qui n'est pas mon cas. Vous pouvez aussi donner votre avis par internet, puisqu'il existe un site dédié à ce point.

Je voulais terminer par une recommandation aux élus. Elle arrive peut-être un peu tard, mais elle a été expressément approuvée en Comité de pilotage, en particulier par le Président de la Région

(Monsieur Christian ESTROSI). Les interventions des élus sont bien entendu les bienvenues, mais le souhait est qu'elles interviennent après la présentation de SNCF Réseau, si possible dans un laps de temps équivalent à celui accordé au public.

Merci de votre attention.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous allons commencer la présentation. Avant cela, puisqu'il y a des prises de vues photographiques (presse ou SNCF Réseau), des personnes dans la salle souhaitent-elles ne pas figurer sur des prises de vues ? Levez la main et nous essayerons de demander aux photographes ne pas vous mettre dans le champ des prises de vues.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. C'est un point de présentation sur le projet que nous allons faire à trois. Je parlerai des éléments généraux, Nicolas GUYOT présentera les tracés et Roland LEGRAND présentera les différentes positions et solutions de gares.

Ce projet a une longue histoire et, en tout cas, a eu un débat public dans le cadre d'une LGV (Ligne à Grande Vitesse) PACA en 2005. À la sortie de ce débat public, comme Monsieur le Maire l'a rappelé, nous avions des scénarios dits « Côte d'Azur » (longeant l'autoroute A8 et allant directement jusqu'à Nice) ou des « Métropoles du Sud ». Une commission s'est mise en place et, en 2009, le Gouvernement a fait le choix de la solution des Métropoles du Sud (un passage par Marseille, Toulon et Nice) et a demandé à SNCF Réseau de poursuivre les études dans cette direction.

Au départ, nous avons donc conduit un certain nombre d'études itératives en déterminant des zones de passage, des fuseaux et des fonctionnalités du projet. En 2011, nous avons fait une concertation qui a amené des solutions, notamment le fait d'avoir une desserte dans le territoire de Sophia-Antipolis. À l'origine, la gare pressentie était à Mouans-Sartoux. Il y a évidemment eu d'autres évolutions sur le projet, notamment le fait de prendre en priorité les trains du quotidien et de passer d'un projet de ligne à grande vitesse à un projet de Ligne Nouvelle. En effet, sur cette

infrastructure, il n'y aura pas que des trains à grande vitesse, mais aussi des TER. C'est donc une infrastructure classique doublant l'infrastructure actuelle.

Nous arrivons à l'étape d'aujourd'hui, c'est-à-dire qu'après la validation d'une zone de passage préférentielle par le Gouvernement en 2014 et 2015, nous avons étudié les différents tracés que nous avons présentés dans le cadre du dossier et de l'étape de concertation publique débutée en octobre et qui se terminera fin décembre 2016.

Cette étape conduira à choisir des tracés. Sur la base de ces tracés choisis, nous construirons un dossier d'enquête d'utilité publique et ce dossier sera soumis à une enquête d'utilité publique qui se déroulera en 2019. Il faut entre 12 et 18 mois entre l'arrêté de mise à l'enquête et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur les grands projets. Nous visons donc une déclaration d'utilité publique aux alentours de fin 2019. Cela permet de réaliser les acquisitions foncières et de commencer les plans d'exécution pour arriver à de premiers travaux en 2022. Cela permet d'envisager une mise en service du projet de la Priorité 1 aux alentours de 2030, conformément à la décision ministérielle.

J'ai oublié de rappeler les cofinanceurs du projet et le pilotage du projet. C'est un projet qui n'est pas dirigé par la SNCF en tant que telle (SNCF est le maître d'ouvrage) et se fait sur la base d'un Comité de pilotage présidé par le Préfet de Région et auquel la Région participe avec les Métropoles, les Départements et, évidemment, SNCF. Je crois n'avoir oublié personne.

La réalisation du projet par étapes est issue de décisions du Gouvernement en 2013 à la suite de la Commission Mobilité 21 qui avait fait un tri parmi les grands projets à réaliser en France. Elle avait remis en perspective des dates de réalisation des projets à exécuter en France pour 2030 (Priorité 1), entre 2030 et 2050 et après 2050. Le Projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a été validé dans son ensemble pour une réalisation par phases :

- la Priorité 1 est à réaliser avant 2030. Il s'agit de la désaturation de nœuds ferroviaires à Marseille et à Nice ;
- la Priorité 2 est à réaliser après 2030. Il s'agit de réaliser les sections situées entre Aubagne et Toulon – ce que vous voyez en orange – et après Le Muy pour un raccordement au niveau de la Siagne ;
- la Priorité 3 pour les sections situées entre Toulon et Le Muy et entre Nice et Menton. Nous ne les avons pas marquées, parce que c'est après 2050, ce n'est donc pas complètement un projet immédiat.

Ce projet a été construit sur le constat des difficultés de circulation que nous connaissons tous sur la région. Aujourd'hui, nous avons de grandes difficultés et de plus en plus de bouchons. Nous avons également une vision de l'augmentation de ces difficultés dans le temps, malgré tous les investissements aujourd'hui réalisés par les collectivités et l'État sur la région PACA (plus de 5 milliards d'euros). Malgré ces investissements, on considère que la demande de transport et la demande de déplacements dans la région ne seront pas couvertes par tous ces aménagements et que l'on va vers une augmentation – encore – de la thrombose.

C'est la même chose sur le système ferroviaire, puisque l'on trouve une ligne historique entre Marseille et Nice. Cette seule ligne concentre tous les trafics et c'est une ligne qui subit de grandes difficultés. Nous avons malheureusement un taux de retard important (nous ne sommes pas bien dotés dans la région) et nous avons aussi le nombre de kilomètres de voie ferrée par habitant le plus petit en France pour une région importante et avec 80 % des habitants sur 20 % de la frange littorale. Le réseau est donc très vite saturé, puisque tous les trafics passent par là sans aucune autre possibilité de passer ailleurs. Là aussi, des investissements importants sont consentis par l'État et la SNCF pour améliorer le réseau, mais ce n'est pas suffisant et ne permettra en aucun cas de doubler la desserte ferroviaire alors que ceci est attendu et demandé pour les années futures.

La Ligne Nouvelle doit permettre de désaturer la ligne littorale et desservir l'ouest des Alpes-Maritimes. Dans un premier temps, la Priorité 1 doit permettre de construire un réseau doublant les trafics du quotidien sur la ligne littorale. Il n'y aura donc pas vraiment de gain de temps, mais simplement un gain de capacité, puisque nous multiplierons les trains par deux. Quand nous aurons réalisé les tronçons, la Priorité 2 amènera des gains de temps dans la région (1 heure entre Marseille et Nice). Entre Marseille et Nice, nous aurons un temps autour de 1 heure 40, soit 1 heure de moins que ce qui se fait aujourd'hui.

Nous avons donc un système de transport ferroviaire allant directement chercher le report modal. Le report modal, ce sont les passagers et utilisateurs habituels de la voiture qui se reportent sur le train. Les conditions d'utilisation de la voiture devenant très complexes, le train absorbera la demande de transport complémentaire. Pour cela, nous devons avoir un système qui fonctionne bien. Vous le voyez, il y a aux alentours de 25 000 voitures par jour, ce sont des données assez importantes.

Sur le système de transport actuel, vous avez ici les services d'aujourd'hui. Vous allez voir apparaître les services projetés avec le projet. Vous voyez que nous sommes globalement à 3 ou 4 TER sur la côte entre Antibes et Nice. Avec le projet, on voit la ligne créée pour une desserte de l'Ouest des Alpes-Maritimes qui arrive à Nice Aéroport et on voit également que l'on double les TER, puisque l'on passe à 8 TER. Nous avons donc une fréquence inférieure à 10 minutes pour récupérer un train, ce qui est largement plus confortable qu'aujourd'hui. Évidemment, nous avons en plus la création de la desserte de l'Ouest des Alpes-Maritimes (Sophia) par une gare qui n'existe pas aujourd'hui, tout simplement.

La présentation des variantes de tracés est ce qui est soumis à la concertation. Il s'agit du dossier que vous avez récupéré sur papier ou clé USB, mais qui est aussi disponible sur le site internet. Les études de tracés que nous avons menées ont été conduites dans le cadre de la prise en compte prioritaire de la localisation des gares. Évidemment, les gares sont positionnées, puis l'on met ensuite des rails pour les rejoindre. Nous avons travaillé dans le cadre d'une conception technico-environnementale visant – vous connaissez probablement le triptyque – à « éviter, réduire et compenser ».

Dans la démarche que nous avons engagée et les études menées, nous avons donc cherché :

- l'éloignement des habitations ;
- la préservation des espaces naturels ;
- la protection des ressources en eau ;
- la non-aggravation des risques connus, dans tous les cas.

Je vous l'ai dit, nos présentations ne sont pas définitives. Nous aurons encore à travailler, puisque nous aurons au moins deux ans d'études d'approfondissement sur les tracés qui seront choisis à la fin de cette période de concertation. Dans ce cas, nous continuerons à faire ce que nous appelons une « optimisation des tracés », c'est-à-dire qu'ils peuvent bouger un peu. Nous avons beaucoup de travail à faire pour une meilleure connaissance du sol. Nous nous attacherons à réduire les incidences dans le cadre d'une concertation continue et à compenser les impacts, notamment dans ce que vous connaissez (bruit, activités économiques, insertion paysagère, tunnels, faune et flore).

Je vais présenter rapidement le projet sur Marseille. Vous avez trois zones entrant dans le cadre de la concertation et couvrant le département des Bouches-du-Rhône :

- deux variantes de tracés sont proposées à l'entrée nord de Marseille ;
- deux positions de gare souterraine sous la gare existante de Marseille Saint-Charles (une en fond de gare et une longitudinale) ;
- trois variantes en tunnel pour rejoindre la vallée de l'Huveaune et une quatrième voie dans toute la vallée de l'Huveaune.

Sur tous les plans, ce qui est en pointillés est en tunnel et ce qui est en trait fort est en surface. Nous reviendrons là-dessus tout à l'heure.

Dans le Var, nous avons une toute petite section à aménager. Elle se trouve à l'intersection de la ligne d'Hyères où nous avons aujourd'hui un croisement des trains à plat et où nous ferons un passage dénivelé (un pont), pour éviter que les trains ne se croisent, puisqu'ils sont tout simplement obligés de s'arrêter pour laisser passer les autres. Là, ils n'auraient plus besoin de le faire et cela permettra de réguler les circulations.

Je vais laisser la parole à Nicolas GUYOT qui va présenter avec un peu plus de détails les tracés dans les Alpes-Maritimes. Roland LEGRAND prendra la suite pour présenter les positions de gares.

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

Bonsoir. Dans les Alpes-Maritimes, on peut distinguer plusieurs zones. Comme Jean-Michel CHERRIER l'a évoqué, le principe du projet était au départ une section de Ligne Nouvelle s'accrochant à la ligne Cannes-Grasse et allant jusqu'à l'entrée de Nice en débouchant à Saint-Laurent-du-Var.

Une fois n'est pas coutume, je vais procéder d'est en ouest. Dans le secteur de Saint-Laurent-du-Var et de Nice Aéroport, la ligne souterraine se raccroche à la ligne existante dans le secteur de

Saint-Laurent, juste avant le Var, puis une gare de Nice Aéroport prévue comme gare TGV dans le cadre du projet LN PCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur). Auparavant, ce sera seulement une gare TER. En amont, nous avons deux grands secteurs :

- le secteur de la Ligne Nouvelle avec différentes positions de gares que vous voyez ici – j'y reviendrai ensuite – ;
- le secteur de la ligne Cannes-Grasse et de Cannes-La Bocca, avec l'hypothèse de la gare TGV à Cannes-La Bocca.

Sur le secteur central correspondant aux hypothèses d'une gare TGV dans le secteur de Sophia-Antipolis, nous avons plusieurs hypothèses de gares avec trois implantations possibles et aujourd'hui étudiées :

- dans le secteur du Fugueiret, juste avant le secteur des Lucioles, si vous connaissez. Comme les autres, il se trouve sur un tracé essentiellement en tunnel. Souvenez-vous que Jean-Michel CHERRIER vous a indiqué que les pointillés représentent des tunnels et que les traits gras sont des émergences. Cela veut dire que nous avons tout de même quelques émergences au droit de la gare et au passage de la Brague (par deux fois) sur la commune de Biot. C'est une gare dont nous pouvons dire qu'elle est assez centrale dans le secteur de Sophia-Antipolis, au débouché du TCSP (Transport Collectif en Site Propre) d'Antibes, et qu'elle est assez proche de l'échangeur d'Antibes ;
- sur la commune de Valbonne, dans le secteur dit « Les Bouillides », au pied de Garbejaire, non loin de la gare routière actuelle. Cette gare routière pourrait être déplacée si la gare se faisait. De nouveau, le tracé est très essentiellement en tunnel, mais avec une émergence à Biot et une gare qui, bien qu'étant réalisée depuis la surface – elle n'est pas extrêmement profonde –, serait plutôt enterrée, recouverte, à terme ;
- sur la commune de Mougins, sur le site des Bréguières que vous connaissez peut-être puisqu'il jouxte des aires de service sur l'autoroute. C'est à côté de l'Écoparc. Il s'agit d'une gare un peu plus excentrée par rapport à l'ensemble de Sophia, mais qui se situe néanmoins dans un périmètre avec un projet d'aménagement. Le tracé est lui aussi essentiellement en tunnel et il s'agit notamment du seul tracé passant en tunnel au niveau de Biot et de la Brague. En revanche, vous le voyez par ces sections en trait gras continu, il a plus d'émergences, plus de sections à ciel ouvert, qu'elles soient en remblais, déblais ou viaducs, dans le secteur est de la gare. Nous aurions une succession de remblais, déblais et viaducs. Pour cette implantation de gare, nous avons des sous-variantes ne se distinguant que par le tracé en tunnel à l'est des Trois Moulins. C'est une recherche d'optimisation de tracé en fonction des contraintes géologiques que nous connaissions. Nous vous les présentons telles que les études les ont approfondies. Il s'avère que cette solution semble aujourd'hui plutôt moins intéressante parce qu'elle ne réduit pas singulièrement les risques dus aux interférences avec l'hydrogéologie, mais aussi parce qu'elle est plus longue et plus coûteuse.

Voilà l'ensemble des variantes présentées sur une même diapositive, cela vous permet de comparer les tracés.

En termes de coûts, les différences sont évidemment notables en volume, mais vous aurez compris que le projet parle avec beaucoup de zéro. En gros, c'est de l'ordre de 100 à 150 millions d'euros d'écart entre les différentes gares que nous avons étudiées. La solution de Fugueiret est un peu plus chère du fait de davantage de sections enterrées et d'un linéaire un peu plus long. La différence provient essentiellement de ces causes.

L'estimation de la solution aux Bouillides n'a pas encore été faite à un niveau nous permettant de l'externaliser. C'est un sujet que Jean-Michel CHERRIER a évoqué, mais nous l'évoquerons certainement à nouveau durant la séance. Nous avons étudié un certain nombre de solutions depuis 18 mois et, dans le cadre de la concertation avec les collectivités locales et les élus, nous avons eu des demandes de solutions alternatives. C'est le cas des Bouillides, mais aussi de Cannes-La Bocca, Monsieur LISNARD l'a expliqué. Nous en sommes donc à des niveaux d'études un peu différents et nous ne manquerons pas de vous rappeler les incertitudes et les sujets sur lesquels nous ne sommes pas aussi mûrs que pour les autres options.

Concernant l'hypothèse d'une gare TGV à La Bocca, elle est représentée sans tracé, puisque nous n'avons pas encore ce niveau d'études. Nous avons le principe d'implantation d'une gare TGV-TER sur le site ferroviaire de Cannes Marchandises et le principe d'une Ligne Nouvelle devant se raccorder à une gare dans le secteur de Sophia ; nous y reviendrons par la suite, lorsque nous zoomerons sur les différents cas. *A priori*, cela donne lieu à deux alternatives :

- un principe identique à celui présenté, c'est-à-dire un raccordement permettant aux trains, à partir de cette gare, de prendre la ligne Cannes-Grasse puis la Ligne Nouvelle ;
- un tracé plus direct vers la gare.

Pour donner un ordre de grandeur et des mesures à l'importance de cette gare, quelle qu'elle soit dans les différentes variantes évoquées, si l'on se place en 2030 en essayant de se projeter (en tenant compte des variations de population, des projets de développement, des emplois implantés ici ou là, des variations de circulation sur les routes et des temps de parcours, etc.), cette carte représente l'ensemble des secteurs situés à moins de 15 minutes d'une des gares TER-TGV (Cannes ou Antibes pour ce secteur).

Sur les cartes suivantes, on peut voir l'extension de cette zone en créant une gare dans le secteur de Sophia ou de La Bocca. Sur la carte précédente, les secteurs situés à proximité de Sophia sont favorisés par l'implantation d'une gare à Sophia. Dans le cas suivant, nous avons plutôt une zone d'extension dans la vallée de La Siagne et le secteur de Mandelieu, avec un rapprochement des emplois et des populations de ces zones.

Vous donner d'autres ordres de grandeur consisterait à vous dire – je ne suis pas capable de vous donner des chiffres équivalents pour l'hypothèse de la gare de La Bocca, puisque nous n'avons pour l'instant pas pu faire les études de trafic voyageurs correspondantes – que la fréquentation de la gare de Sophia-Antipolis serait, *grosso modo*, la fréquentation actuelle de la gare d'Antibes ou

de Cannes selon que l'on se situe à l'horizon de la Priorité 1 ou de la Priorité 2. La répartition des usagers serait plutôt en faveur des usagers de la longue distance (entre 60 et 65 % selon l'horizon considéré), les autres usagers faisant soit des trajets ferroviaires locaux (intra Alpes-Maritimes) soit des trajets régionaux (jusqu'à Toulon, Marseille ou Avignon).

Je laisse la parole à Roland LEGRAND pour qu'il précise un peu les implantations de gares.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Sur la base des chiffres qui vous ont été transmis, nous avons été amenés à poser le programme de ces gares dans les différents sites étudiés pour des projets qui verront 3 à 4 millions de voyageurs. Nous avons estimé un programme de services aux voyageurs d'environ 3 500 m² (hall de services et commerces ferroviaires), mais pour ce type de gare, le plus important est évidemment le programme de service intermodal.

Par exemple, sur la solution de Valbonne au Fugueiret, qui dispose d'un accès assez dimensionné à partir de la Départementale 103 – pour ceux connaissant le site, vous avez le projet de la ZAC des Clausonnes –, un parvis recevra un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et, évidemment, l'intermodalité avec des cars. Vous aurez un accès au bâtiment voyageurs à partir duquel on accèdera aux quais. Il y aura évidemment un programme de stationnement à l'échelle (environ 2 000 places de stationnement). Ici, nous avons une situation – nous le verrons en coupe après – aménageant du stationnement paysagé ou dans les flancs de coteaux.

Sur la coupe, nous avons ici la gare, les quais, les accès et une passerelle permettant, à partir du bâtiment voyageurs, d'attendre son train et de gagner les quais. En dessous du bâtiment, vous avez le parking en silo et, l'idée étant de ne pas s'étendre trop largement dans le paysage – qui est qualitatif –, il s'agirait également d'insérer du stationnement en colline, soit à partir de soutènements, soit en imaginant que ce dispositif constitue les fondations des immeubles. Ici, vous avez le projet de Cité du savoir, à Valbonne. Vous voyez le terrain naturel et, lorsque l'on construit un ouvrage de ce type (correspondant au profil en long montré précédemment), on est évidemment amené à travailler le mouvement de terrain. Nous avons donc 4 voies à quais avec des quais relativement importants (400 mètres de long). L'idée est évidemment de minimiser l'impact de ce type de projet.

Pour illustrer ce moindre impact dans le paysage, nous avons paramétré (cela n'a pas de valeur architecturale, c'est simplement une première modélisation fonctionnelle, ne vous attachez donc pas aux formes) les fonctions et cela montre la Cité du savoir, bien que nous ne nous soyons pas permis d'exprimer les bâtiments. Dans le flanc de coteau, vous avez par exemple l'intégration de stationnements, et l'existant (école SKEMA et CNRS). Vous avez ici le parvis à partir de la route départementale et les services que nous imaginons sous une grande halle voyageurs assez transparente. Vous avez également un certain nombre de services accompagnant l'aménagement. Dans l'hypothèse de Valbonne, nous avons également une hypothèse aux Bouillides, du nom du cours d'eau situé ici, au pied de Garbejaire et de Haut-Sartoux. Comme tout à l'heure, vous avez

évidemment un accès par la Départementale 103. Ici, vous voyez la trace de la ligne et ce projet se situe environ 1,5 kilomètre plus au nord que le précédent. Vous avez le même dispositif de desserte avec une circulation périphérique permettant d'assurer dans de bonnes conditions l'intermodalité (véhicules particuliers et transports en commun). Comme cela a été dit, cette variante est apparue dans le cadre de la concertation avec les élus et nous n'avons donc pas pu étudier cette solution aussi finement que la précédente. Vous voyez ici l'encaissement des voies par rapport au terrain naturel (20 à 30 mètres de différence par rapport au point haut du talus). Ce sont des ouvrages dont nous souhaitons évidemment minimiser l'impact dans le territoire. Ce sont néanmoins des ouvrages correspondant à l'insertion en fonction du profil en long de la voie, la rivière étant ici.

L'hypothèse correspondant à ce que nous appelons « la deuxième variante » est celle d'une gare aux Bréguières, un lieu-dit sur la commune de Mougins. Nous sommes au nord de l'autoroute et vous avez la Départementale 135 allant sur la Départementale 35. Nous avons conçu cette gare de la même manière, avec des quais de 400 mètres. Vous aurez des ouvrages de tranchées couvertes, c'est-à-dire qu'après avoir réalisé l'ouvrage et les voies, nous venons les couvrir pour minimiser l'impact. Cette tranchée couverte supportera la Départementale 35 qui sera ainsi reconstituée.

De la même manière que pour le projet précédent, nous avons un accès multimodal permettant de desservir tous les services, commerces, parkings, etc. La coupe qui est ici montre un profil plus avantageux, puisque la gare est moins encaissée (10 à 20 mètres). Dans ce type d'implantation, nous avons imaginé des bâtiments et des parkings venant en écran, entre l'autoroute et la gare. Ce projet est aussi en liaison avec un programme de ZAD (Zone à Aménagement Différé) à proximité qui est un projet vu par la Collectivité et la ville de Mougins.

Je vais aborder le sujet de la gare à Cannes-La Bocca ; nous vous avons déjà montré cette carte. Vous connaissez évidemment le site et vous avez donc : l'autoroute avec l'échangeur de La Bocca, l'échangeur Cannes centre, la ligne Cannes-Grasse, la gare Cannes centre, la baie, la halte de La Bocca et l'hypothèse d'implantation de ce que pourrait être la future gare de Cannes-La Bocca. Nous nous sommes permis de reprendre les plans très officiels de la Ville, puisqu'il s'agit du plan local urbain avec des projets assez structurants. Vous avez évidemment l'aéroport existant, la ligne ferroviaire actuelle et des projets structurants – je crois que Monsieur le Maire les a repris dans sa présentation – avec :

- le pôle multimédia de La Bastide Rouge ;
- le projet de relocalisation de la gare TER (gare de La Bocca) ;
- le programme Boccacabana (projet immobilier de mise en valeur du littoral) ;
- la technopôle future incluant l'emprise ferroviaire actuelle.

Ceci n'est pas un bateau, mais une transposition du programme de la gare de Nice Aéroport à l'échelle. Pourquoi avons-nous fait cela ? Nous n'avons évidemment pas réalisé un projet de mise en situation du programme de gare, mais nous dirons que c'est à peu près le même programme

que nous réaliserons à Nice Aéroport. Concernant l'échelle, vous avez des quais de 400 mètres, le bâtiment voyageurs avec ses passerelles de franchissement, des parkings en silo et ce que nous appelons des « entonnements », c'est-à-dire le dispositif des voies ferrées avec les aiguillages et les triages permettant de passer de 6 ou 8 voies à 2 ou 4 voies de part et d'autre. Vous trouvez ici un autre programme absolument indispensable sur cette gare. Il s'agit de ce que nous avons appelé « le remisage TER » que nous implantons ici. Évidemment, il existe et, bien que relocalisé, nous savons également que nous aurons des besoins pour donner de la robustesse au fonctionnement de la ligne.

Ce programme devra coexister avec les programmes qui seront à reconstituer sur l'emprise ferroviaire actuelle et dont nous avons listé les éléments principaux (un atelier de maintenance, une base travaux, un remisage fret et une sous-station électrique). Ce programme devra se trouver ici, voire être relocalisé sur d'autres terrains que nous ne connaissons pas pour l'instant. Pour la coexistence de cette surface avec le projet futur, nous devons trouver de l'espace sur la zone. C'est un point important à noter.

Nous travaillons évidemment tous ces projets de gares en partenariat avec les Villes, d'où les contacts que nous avons pu avoir avec l'équipe municipale. Au-delà de l'implantation même du programme ferroviaire, notre sujet sera de faire en sorte que nous ayons une bonne accessibilité (nous avons donc déjà des hypothèses de remontée vers l'échangeur de La Bocca) et de trouver tout le programme intermodal à l'échelle du quartier.

Je vais rendre la parole à Nicolas GUYOT.

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

Roland LEGRAND a expliqué le premier enjeu de cette gare qui tient à son insertion et à sa cohérence avec le projet urbain, l'accessibilité et toutes les thématiques d'aménagement du territoire. Nous avons discuté avec l'équipe municipale d'un autre axe de travail expliquant, comme l'a souligné Monsieur LISNARD, que ce choix est structurant et qu'il mérite une réflexion approfondie. En effet, il est assez différent du choix d'une gare TGV à Sophia. Je l'ai un peu évoqué tout à l'heure à travers les deux familles de solutions et j'essaierai d'être aussi pédagogique que possible.

La situation de la Priorité 1 serait un projet quasiment identique au projet initial (avec une gare dans le secteur de Sophia), mais en ajoutant une gare TGV qui serait dans le secteur de La Bocca. Dans cette hypothèse, la ligne classique passant par Saint-Raphaël arrive et continue vers Nice et nous créons un raccordement sur la ligne Cannes-Grasse que nous aménageons pour pouvoir y faire monter les TGV puis les faire passer sur la Ligne Nouvelle convergeant à Saint-Laurent-du-Var jusqu'à son arrivée à Nice Aéroport. Finalement, du point de vue des fonctionnalités, en Priorité 1, il n'y a pas vraiment de changement sauf que les TGV s'arrêtent à La Bocca.

En Priorité 2, nous avons peut-être un changement assez radical. Le projet initial prévoyait une portion de Ligne Nouvelle entre le secteur du Muy et la Ligne Nouvelle créée en Priorité 1. L'essentiel du gain de temps était assuré par ce barreau. Du coup, dans le projet initial, nous avons deux itinéraires bien différents créés :

- un itinéraire qui est finalement l'itinéraire actuel par la côte, c'est-à-dire un itinéraire assez lent permettant de desservir Saint-Raphaël, Cannes, Antibes et éventuellement Cagnes-sur-Mer par des trains longue distance ;
- un itinéraire très rapide par le moyen pays qui bénéficiait complètement de la Ligne Nouvelle.

Si nous créons une gare TGV à La Bocca, ce concept a évidemment peu d'avenir dans la mesure où amener l'essentiel des TGV ayant besoin de gagner du temps en les faisant « louter » la gare de La Bocca n'a pas beaucoup de sens. Aussi, nous nous doutons que le projet de gare TGV à La Bocca induit finalement une modification de la Priorité 2, et le barreau de Ligne Nouvelle envisagé entre Le Muy et la vallée de la Siagne devrait logiquement déboucher sur la gare de La Bocca.

Nous avons donc presque un changement de paradigme. En tout cas, c'est un changement de concept puisque, là où je vous disais que le projet initial avait deux itinéraires très distincts, le projet avec une gare TGV à La Bocca permet finalement à tous les trains longue distance de gagner beaucoup de temps jusqu'à la porte des Alpes-Maritimes et de leur offrir la possibilité de disposer de deux itinéraires (par le moyen pays en desservant Sophia ou par la côte). Le concept est donc assez différent.

Il s'agit d'une première famille de solutions pour lesquelles nous avons travaillé sur le scénario actuel en le modifiant assez peu – c'est relatif – en ajoutant la gare TGV-TER à La Bocca. Cette famille de scénarios pose un certain nombre de questions et nous a amenés à envisager une deuxième famille de scénarios. On ne la voit pas très bien, je ne sais pas pourquoi. De la même façon, une solution consisterait à créer une gare à La Bocca, mais de ne pas envisager de remonter par la ligne Cannes-Grasse et d'avoir un tracé direct de La Bocca à Sophia en Priorité 1, comme je le disais tout à l'heure.

Pourquoi ? D'une part, parce que l'exploitation du schéma précédent s'avère très complexe dans le triangle de La Bocca ; nous pourrions revenir sur ces explications. D'autre part, parce que dans cette situation nous avons de meilleurs temps de parcours entre La Bocca et Sophia et entre La Bocca et Nice. En gros, les trains allant jusqu'à Nice gagnent 10 minutes par rapport au scénario précédent, puisqu'il est assez long de réemprunter les raccordements à la ligne Cannes-Grasse avant d'arriver à Sophia.

Enfin, même si nous n'avons pas aujourd'hui de réponse, nous pouvons nous poser la question du facteur coûts. C'est-à-dire que, dans cette situation, nous économisons un raccordement sur la ligne Cannes-Grasse et éventuellement un aménagement de cette même ligne. Il faut faire les calculs, mais il n'est pas impossible que nous ayons un bilan plutôt positif hors gare de La Bocca,

peut-être même avec. La question du coût se pose, d'où l'intérêt d'étudier cette hypothèse. En Priorité 2, nous arrivons à la même conclusion que précédemment, c'est-à-dire que la ligne devrait déboucher de façon quasiment certaine sur la gare de La Bocca, et non plus dans l'arrière-pays.

Nous sentons que cette gare TGV à La Bocca induit de multiples réflexions sur des domaines très importants que nous avons essayé de résumer ici et sur lesquels nous aurons certainement des échanges. En gros, vous avez de grandes familles de questions :

- le fonctionnement du ferroviaire ;
- l'insertion dans le territoire ; nous avons présenté cela dans l'autre sens à l'instant ;
- la question des offres de services ferroviaires et de comment les redéployer. Nous devons notamment savoir si le concept de la boucle continue de fonctionner ou pas ;
- les conditions d'exploitation ferroviaire et les difficultés que pourraient poser un certain nombre de situations ;
- l'infrastructure qu'il faut mettre en place pour résoudre ces difficultés et la place qu'elle prend ;
- les capacités à insérer tout cela dans le site.

Il y a également toutes les réflexions que nous avons commencé à mener pour Sophia sans être allés au bout. Il s'agissait de :

- l'accessibilité au site ;
- le dialogue entre la gare et l'urbain ;
- la question des transports au sens large, c'est-à-dire l'articulation des transports urbains ou interurbains et des transports ferroviaires.

Je pense que cette diapositive était là pour résumer la comparaison des variantes de gares initialement étudiées, c'est-à-dire dans le secteur de Sophia. Je crois en avoir dit l'essentiel lorsque j'en ai fait la présentation tout à l'heure, nous pouvons donc passer à la suite.

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

Je passerai très rapidement sur la suite, parce que nous ne respectons plus du tout les demandes de Monsieur le garant. Des réunions se sont tenues, nous aurons des réunions publiques locales à la demande des élus, certaines sont encore programmées – il reste de la place pour en faire encore –, des réunions sur les gares, des ateliers auxquels un certain nombre d'entre vous se sont déjà inscrits (ils se tiendront les 2 et 28 novembre 2016) et des réunions de synthèse où le maître d'ouvrage viendra dans cette assemblée pour vous présenter ce qui ressortira des avis et de l'expression que vous aurez formulés sur les différents choix de tracés et de positions de gares.

Le maître d'ouvrage fait aussi des permanences pour permettre à chacun d'entre vous de venir le voir, notamment sur les positionnements précis, les positionnements de vos habitations et de vos terrains dans le cadre du projet. La liste des permanences est sur le site internet, vous pouvez les retrouver. Évidemment, pour que les gens viennent à cette concertation, nous avons un certain

nombre d'informations *via* les médias que vous voyez avec des spots radio, toujours le site internet et les liens avec les réseaux sociaux pour informer.

Ce qui est important dans la concertation, c'est que vous donniez votre avis, que vous vous exprimiez sur les différences variantes. Le débat aura lieu sur ces sujets, mais il faut que vous puissiez vous exprimer sur ces différentes variantes puisque nous, maître d'ouvrage, nous reprendrons ce qui sera la grande expression du territoire sur les choix de variantes et c'est ce que nous restituerons. Vous pouvez le faire, en ayant consulté le dossier support que vous avez, à partir des registres à votre disposition dans les mairies, ici, à la réunion, sur le site internet et aussi à travers des cartes T que nous distribuons dans les gares et que nous mettrons aussi à votre disposition, si vous le souhaitez.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons entrer dans une phase d'échanges. J'aurai quelques recommandations et consignes sur la manière dont nous vous proposons de dérouler cette phase d'échanges.

Tout d'abord, vous êtes nombreux ici ce soir, vous pouvez avoir des ponts de vue différents, qui peuvent être divergents entre vous ou avec le maître d'ouvrage. Nous vous demandons et vous proposons d'avoir du respect, de l'écoute, de laisser chacun s'exprimer et formuler le point de vue ou les questions qui sont les siens, sans jugement, avec respect et considération.

Un point également important est que vous avez des hôtesse positionnées dans la salle. Les échanges étant enregistrés, il y aura un *verbatim* qui retranscrira l'ensemble des expressions. Sollicitez la parole, levez la main, je m'adresserai aux hôtesse pour vous donner un micro. Attendez d'avoir un micro pour vous exprimer et, quand vous aurez fini de vous exprimer, rendez-le à l'hôtesse. Positionnez le micro sous votre menton, on vous entend généralement mieux. Si vous le tenez comme cela et que vous tournez la tête, on vous entendra moins bien.

Pour les photos, nous avons vu cela.

Je ne sais pas anticiper sur l'ensemble des questions qui seront formulées, mais ne vous impatientez pas. Nous prendrons le temps de répondre et de prendre chaque question. Tout le monde ne peut pas parler en premier.

Nous allons démarrer, si vous en êtes d'accord, par Madame. Je vous demanderai simplement de vous présenter très rapidement au début de chacune de vos interventions. Là aussi, c'est pour la prise de notes et le *verbatim*.

Lucette BEDU, habitante de Cannes-La Bocca

Bonjour à tous. Je vais un peu faire le perroquet de Monsieur le Maire, parce qu'il a déjà parlé de ce dont je voulais parler ce soir, c'est-à-dire de l'emplacement se trouvant à Cannes-La Bocca et où se trouvent 20 à 25 hectares dont nous avons un peu honte depuis quelques années, parce

que c'est vraiment un emplacement où l'on trouve des carcasses de train taguées ; c'est complètement abandonné, c'est vraiment minable. Vous y trouvez des rails immobilisés, c'est vraiment un endroit complètement abandonné depuis plusieurs années et qui, en plus, appartient à la SNCF.

Je ne vois donc pas pourquoi on se pose des questions pour savoir où créer une gare TGV alors qu'il y a un emplacement qui vous appartient, que vous avez largement les 400 mètres pour faire une gare TER-TGV plus des parkings autour. En plus, les gens peuvent rapidement faire un plongeon en arrivant. Je pense vraiment que l'on se pose des questions là où il n'y en a pas. Cela me semble vraiment l'endroit idéal.

Qu'il y ait une gare à Sophia, je suis complètement d'accord. Ce serait une gare TER, soit, mais pas TGV. Il faut que le TGV soit à Cannes-La Bocca, d'abord parce que cela vous reviendra nettement moins cher – il faut quand même en tenir compte et c'est important – et, ensuite, parce qu'à part l'accrobranche, à Sophia... On ne peut pas sauter dans la mer.

C'est tout ce que je voulais vous dire. Je vous remercie de m'avoir écoutée. Excusez-moi pour la bafouille.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

J'ai juste un petit commentaire : nous ne nous posons pas de question, nous vous posons des questions.

Claire OLIER, habitante de Valbonne

J'habite à Sophia-Antipolis, à Garbejaïre, là où il n'y a pas la mer. Je voulais répondre à la dame, mais j'ai d'abord une question à poser. S'il y a la gare TGV à Cannes-La Bocca, où se trouverait la gare TER à Sophia ? Au Fugueiret ou aux Bouillides ?

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

En fait, la gare de Cannes-La Bocca est indépendante d'un emplacement de gare sur la desserte de Sophia. Les trois positions de gare sont toujours possibles. Si le choix de réaliser une gare de desserte à Cannes-La Bocca est exprimé, il y aura toujours le choix de la possibilité d'une desserte de gare à Sophia-Antipolis, nous venons de le dire, et certains souhaitent qu'elle soit uniquement une gare TER. Les trois positions de gare restent donc dans les positions aujourd'hui discutées.

Claire OLIER, habitante de Valbonne

D'accord. C'est très bien, parce que je voudrais défendre Les Bouillides. C'est un parc qui tient à cœur aux habitants de Garbejaïre.

Notre quartier nous tient aussi à cœur et nous n'avons pas envie d'avoir une gare empiétant sur le quartier de Garbejaire. Nous avons lancé une pétition. C'est un écrin de verdure. À Garbejaire, la gare occasionnerait des nuisances pour les habitants et pour le quartier lui-même. C'est un quartier qui a été difficile. Il y a 20 ou 30 ans, c'était la zone. Nous avons réussi à en faire un quartier tranquille où il fait bon vivre. Nous n'avons pas envie de recommencer à vivre dans un quartier difficile, parce qu'une gare occasionne des nuisances.

Il y a un parc naturel à protéger, une faune et une flore riches et variées, notamment la tortue Cistude qui est une espèce protégée. C'est une zone inondable et nous avons vu les inondations qu'il y a eu en octobre 2015 par rapport au débordement de La Bouillide. Il y a le Collège International de Valbonne (CIV), qui a un stade et des infrastructures. Je ne sais pas si quelqu'un ici représente le CIV, mais je ne sais même pas s'ils sont au courant de ce que l'on va faire là-bas. Par contre, au Fugueiret, il n'y a aucun inconvénient. Apparemment, il n'y a que des avantages :

- c'est proche de l'échangeur d'Antibes ;
- il n'y a pas d'habitation ;
- un projet de la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis (la ZAC des Clausonnes et la Cité du savoir).

Je ne comprends pas pourquoi on ne pourrait pas combiner le projet de la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis) et la gare TER au Fugueiret. Si quelqu'un de la CASA peut nous répondre, cela nous ferait plaisir de savoir pourquoi la CASA refuse la gare au Fugueiret.

Applaudissements.

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

Je ferai juste deux petits commentaires sur ce qui a été évoqué concernant l'information, puisque vous évoquiez qui a informé qui.

Pour nous, l'important est le dispositif d'information et de concertation pour le plus grand nombre. J'espère que toutes les personnes du territoire ont pu avoir l'information sur ces réunions de concertation. Garbejaire fait partie du territoire et nous avons fait une information partout. Tout le monde ne lit pas forcément la presse, mais je vous garantis que les spots radio sont diffusés partout dans la région et que nous n'avons pas détourné Garbejaire pour ne pas y diffuser de spots radio. Les spots et les publications sont faits. Ce n'est pas une critique, mais ce sont des choses qui n'intéressent pas forcément tout le monde. L'information est diffusée, mais si des gens n'ont pas l'information vous êtes en charge du relais et il n'y a pas de problème pour faire le relais de l'information.

Sur l'implantation d'une gare à un endroit, nous sommes là pour en discuter. Il y a plusieurs solutions, il est donc normal que des choix soient préférentiels plutôt que tel ou tel autre. Cela fait partie des éléments en plus ou en moins pour telle ou telle position. C'est pour cela que le maître d'ouvrage propose plusieurs solutions de gares, parce qu'il y a des plus et des moins partout.

Jean-Claude ABOU, habitant de Cannes

J'habite Cannes Est. J'ai ressenti le conditionnel – c'est très bien, il faut parler au conditionnel –, mais un conditionnel positif et un conditionnel négatif. En ce qui concerne la gare de Cannes-La Bocca, c'était l'hypothèse 2, mais vraiment « l'hypothèse-hypothèse ». C'est une chose et j'espère que vous me répondrez à ce sujet et que l'étude sera vraiment faite parce que, pour Cannes – ce n'est pas parce que c'est la plus belle ville du monde, elle est la plus belle ville du monde –, c'est une nécessité absolue...

Applaudissements.

C'est une nécessité absolue pour nous. J'ai fait de l'international toute ma vie et Cannes est connue dans le monde entier. Dans le plus petit patelin du monde, on connaît Cannes. C'est une nécessité vitale pour Cannes d'avoir cette gare TGV.

Applaudissements.

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

Sur le conditionnel, c'est un conditionnel entièrement positif, il n'y a aucun problème là-dessus.

Applaudissements.

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

Bonsoir. Je vais dire tout de suite pour quel choix je suis, ce sera plus simple pour la suite de l'exposé. Je suis pour la gare de Sophia-Antipolis au Fugueiret en TER et TGV ; je vais expliquer pourquoi.

Le premier point est que la solution développée par les élus – on l'a vu à d'autres réunions publiques, notamment celle de Garbejaire, où une intervenante en a fait part – est totalement rejetée. Ce serait associer la gare de Cannes-La Bocca (TGV) à la gare des Bouillides (TER) et c'est ce qui est clairement exprimé dans la position de la Ville de Cannes sur son site internet, puisqu'il est bien marqué « Bouillides TER ». Il n'y a aucun autre choix dans la position de la Ville de Cannes.

Monsieur le Maire, vous avez parlé de l'intérêt général pour ce projet. La question que je me pose est que l'intérêt général n'est pas Grasse, pas Antibes, pas Sophia-Antipolis et pas non plus Cannes. L'intérêt général, pour ce qui concerne l'ouest du département, c'est l'ensemble des villes de l'ouest du département. Cela mérite de se demander comment l'ensemble de l'ouest du département pourra accéder à cette gare TGV. Il se trouve que Cannes-La Bocca n'est pas du tout au centre de l'ouest du département, mais complètement à l'extrême sud-ouest.

Si l'on fait le choix de faire la gare TGV à Sophia-Antipolis (au Fugueiret), 78 % de la population sera à moins de 20 minutes de la gare TGV. Si l'on fait le choix de mettre la gare TGV à Cannes-La Bocca, vous n'aurez plus que 40 % de la population de l'ouest des Alpes-Maritimes à moins de 20 minutes de la gare. Cela veut dire que 60 % de la population est en quelque sorte exclue de la desserte TGV. Sur l'ensemble de l'ouest du département, 70 % des gens sont plus proches d'une

gare à Sophia que d'une gare à Cannes-La Bocca. Je demande donc à la SNCF si elle a des chiffres concordants avec cela.

Cet accès est aussi vrai pour ce qui concerne les voitures que pour les transports en commun. Je vais me limiter aux transports en commun ferroviaires en prenant la ville de Grasse dont on dit peut-être un peu rapidement qu'elle serait très intéressée par la gare TGV à Cannes-La Bocca. Depuis Grasse, en TER, avec le projet qui nous est proposé, nous sommes à Sophia-Antipolis en 25 minutes. Depuis Grasse, en TER, nous sommes à 35 minutes de Cannes-La Bocca, puisqu'il faut passer par le centre de Cannes. Ce sont 35 minutes parce qu'il faut passer par le centre de Cannes, car la gare de Cannes-La Bocca n'est pas sur la ligne Cannes-Grasse.

Dans ce cas, je pose la question à la SNCF : en complément du projet de gare TGV à Cannes-La Bocca, envisagez-vous de faire une déviation de la ligne Cannes-Grasse de façon à ce qu'elle arrive à l'ouest de Cannes Marchandises ? Pour faire cette déviation, que faites-vous du relief ? Si l'on regarde un peu la topographie existante, pour dévier cette ligne, vous faites passer la déviation ferroviaire en aérien sur le quartier de Cannes-La Bocca. Si faire la gare TGV à Cannes-La Bocca nécessite de faire une ligne ferroviaire en plein dans le quartier de La Bocca, je pense qu'il est bon que tous les habitants le sachent.

J'ai encore un autre argument. Si l'on veut que le projet soit prêt rapidement – cela fait des années que ce projet traîne, qu'on l'étudie, que l'on change sans arrêt de variante – on avait un projet calé avec une gare TGV à Sophia-Antipolis. Si l'on reste sur cette variante, on peut avoir des décisions prises avant les élections présidentielles. Cela permet d'avoir une déclaration d'utilité publique dans les temps, de commencer les travaux en 2022 et d'avoir quelque chose en 2030. Si l'on fait le choix de la gare de Cannes-La Bocca, on n'aura rien en 2030, on attendra, on aura des années d'études supplémentaires. Peut-être qu'en 2035 il y aura quelque chose, et sans doute un projet dégradé.

Le dernier point que je voudrais aborder est par rapport à la Priorité 2 du projet. En 2014, nous avons été consultés sur une zone de passage préférentielle qui consiste à relier l'est du Var à l'ouest des Alpes-Maritimes en passant par le nord de la vallée de la Siagne. C'est la zone de passage préférentielle et c'est ce qui a été validé par le Ministre. Nous avons vu des schémas de fonctionnement et si nous voulons arriver à Cannes-La Bocca en Priorité 2, nous sommes complètement en dehors de cette zone de passage préférentielle. Quel est l'impact ? Cela veut dire que les décisions ministérielles ne valent plus rien.

En plus, si l'on réfléchit un peu, j'ai tout de même l'impression que Cannes-La Bocca est une impasse. C'est une impasse parce que, concrètement, quand on voudra repartir de Cannes-La Bocca vers l'ouest par une Ligne Nouvelle, par où passera-t-on ? À l'ouest du site de Cannes Marchandises, vous avez Thales et vous ne pouvez pas faire passer deux voies de chemin de fer supplémentaires dans les emprises ferroviaires. Cela nécessitera donc de casser les bâtiments de Thales.

Réactions de la salle.

Je demande à la SNCF ce qu'il se passerait en Priorité 2 pour Thales. Comment feriez-vous passer la ligne ? Je demande la même chose par rapport au golf de Mandelieu. Quel sera l'impact d'une nouvelle ligne ferroviaire qui nécessitera des sauts de moutons (des voies de chemin de fer qui passeront par-dessus d'autres voies de chemin de fer) qui se verront depuis le littoral et qui, depuis l'intérieur des terres, bloqueront aussi la vue sur la mer ?

Applaudissements et réactions de la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur le Maire va intervenir. Pour les interventions suivantes, je voudrais que vous respectiez les consignes de Monsieur le Garant, que vous ayez des questions courtes, concises, quitte à ce que nous revenions ensuite à vous si vous avez d'autres questions.

David LISNARD, Maire de Cannes

J'aurai juste des points sur quelques éléments de votre intervention.

D'abord, je n'ai pas la compétence pour appréhender l'intégralité des effets et des conséquences de tel ou tel choix, bien que j'essaie de les comprendre depuis plusieurs mois. En préambule, je voulais dire que l'on n'est pas obligé de dénigrer avec de faux arguments le point de vue des autres pour faire valoir le sien.

Applaudissements.

Je le dis sans acrimonie. Il est bien évidemment impensable, alors que l'on développe l'activité de Thales Alenia Space, alors que l'on a signé le projet Odysée, qu'il y ait une incidence sur le site de Thales, c'est inenvisageable et « inenvisagé ». C'est un premier élément.

Le deuxième élément est que vous avez évoqué la problématique de Cannes-Grasse, mais sachez que les voyageurs Cannes-Grasse ne passent pas systématiquement par Cannes centre ; c'est un argument qui tombe. Un autre élément est que vous utilisez un argument qui me paraît un peu spéculaire et un peu artificiel en vous limitant aux Alpes-Maritimes, pas simplement à la réalité de la Côte d'Azur qui déborde les limites administratives, en disant : « *C'est l'extrême sud-ouest* ». Nous ne sommes pas une réserve d'Indiens totalement déconnectés du reste du département.

Je vais vous donner un exemple très précis pour revenir sur l'élément ferroviaire qui est au cœur de nos préoccupations. Aujourd'hui, la majorité des voyageurs longue distance passent par Cannes, pas par une autre gare des Alpes-Maritimes, hormis Nice, évidemment. La réalité des flux est donc déjà là et correspond à un réel besoin.

Le troisième élément est que ce sont peut-être Les Bouillides retenues en hypothèse sur le site, mais je ne prends pas position sur la possibilité de localisation de la gare qui serait TER sur Sophia. Ce n'est pas à moi de le dire, mais aux habitants et aux élus de Sophia de dire où serait la meilleure localisation. En tant que citoyen, j'ai mes convictions. Par exemple, je crois qu'aujourd'hui on détruit ce qui caractérise un certain mode de vie et que l'on détruit des paysages en créant des zones hors-sol.

Au Conseil Départemental, je suis par exemple l'un des rares élus qui n'a pas voté les aménagements pour la zone des Clausonnes, parce que je crois que c'est créer une énième zone commerciale qui imperméabilisera encore plus les sols et détruira des espaces naturels. Je crois que ce n'est pas positif, mais je ne l'évoque pas ici, pas dans ce débat, parce que ce n'est pas de mon ressort. Par contre, quand on me consulte dans mes compétences, je le dis.

Là-dessus, je suis un ardent défenseur, depuis des années – vous trouverez cela dans des actes-, de la revitalisation urbaine pour que l'on évite de créer des aspirateurs à voitures en périphérie, que l'on détruise les paysages, que l'on « embolise » encore un peu plus les axes routiers qui le sont déjà avec, enfin, une réalité de Sophia-Antipolis qui est celle de la disparité. J'y ai travaillé, je connais extrêmement bien cette zone et c'est une espèce de diffusion urbaine au milieu d'espaces naturels. Je ne dénigre donc pas les hypothèses d'implantation de gares à Sophia-Antipolis, qui doivent répondre à un besoin. Je pense que Sophia-Antipolis a besoin d'aménagements et de vitalité en matière de déplacements.

En revanche, je vous en conjure, n'utilisez pas des arguments erronés. On peut s'agiter et faire tant que l'on veut des signes de tête, cela ne les rend pas meilleurs. En l'occurrence, utiliser 24 hectares existants et déjà connectés au réseau ferroviaire n'est pas absurde et cela mérite une autre approche que celle qui consiste à parler comme un sachant que vous n'êtes pas. Merci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons écouter les éléments de réponse que SNCF Réseau veut apporter. Ensuite, nous prendrons à nouveau différentes questions.

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

Je vais essayer de poser le sujet de double façon. Il y a des enjeux d'aménagement et de positionnement de cette gare et la réalité du projet (la réalité administrative et là où nous en sommes sur la position de la gare et du choix de gare à Cannes-La Bocca). Concernant la partie aménagement, Nicolas GUYOT a évoqué les éléments d'accessibilité, mais comme je l'ai déjà dit – ce n'est pas spécifique à Cannes-La Bocca – il n'y a pas de réalisation de gare qui se fasse sans le territoire, sans la contribution active des collectivités et des communes pour permettre que la gare soit accessible.

C'est un enjeu majeur pour la collectivité, pour la Commune, mais aussi pour SNCF Réseau que cette gare soit pertinente. Cela veut donc dire qu'aujourd'hui, en l'état actuel des conditions de réalisation de cette gare, un gros travail est à faire avec la Commune et les collectivités pour qu'elle soit accessible. Je n'ai pas de doute sur la qualité du travail et des engagements que nous pouvons avoir par rapport à cela.

Ensuite, nous avons évoqué un sujet sur l'utilisation du plan de voies de SNCF. J'ai entendu ce qui a été évoqué sur un plan de voies abandonné. J'ai du mal à plaider cela, puisque je sais qu'il n'y a pas beaucoup d'activité visible, mais qu'il y a une activité nécessaire au système ferroviaire.

Concernant ce plan de voies, une reconfiguration prévisible de cette Ligne Nouvelle et de cette gare génèrera un doublement des trafics ferroviaires, je vous l'ai montré. Cet espace de gare ne peut donc pas se réduire considérablement. Nous avons besoin de conserver beaucoup d'espace pour conserver les fonctionnalités ferroviaires sur cette gare. Cela fait partie des études que nous devons mener sur cette position de gare. Tant que nous n'avons pas de positionnement de gare dans Cannes-La Bocca, nous avons ce champ de voies sur lequel il y avait des projets immobiliers, mais pour lequel nous avons travaillé à un schéma directeur foncier. Nous avons besoin d'une réflexion forte sur ces éléments.

Concernant la logique de réalisation du projet, le projet actuel de Cannes-La Bocca implique des études à réaliser sur le fonctionnement. Vous avez cité la Priorité 2 et la question de l'insertion de la Priorité 2 demandera effectivement de poser un certain nombre de choses sur le territoire et sur les impacts sur le territoire. Il est certain que cela amènera une modification assez importante – c'est ce qu'avait présenté Nicolas GUYOT – des fonctionnalités générales du projet. Cela veut dire que nous devons reconsidérer les études produites dans le cadre de la Priorité 1 et de la Priorité 2, mais c'est purement administratif.

Lorsque nous présentons un projet à une enquête d'utilité publique et à la déclaration d'utilité publique, il faut que nous présentions un projet fonctionnant d'un point de vue ferroviaire (un projet dont les fonctionnalités ont été validées) et représentant des enjeux de trafic (donc des enjeux socioéconomiques) validés.

Un dossier d'enquête d'utilité publique est présenté et validé par l'État, par l'autorité environnementale pour la partie environnement et développement durable, et par le Commissariat général aux investissements pour la partie fonctionnement. Cela veut dire que nous devons mettre en adéquation les services projetés et les éléments socioéconomiques. Or dans le cadre de la gare de Cannes-La Bocca, nous n'avons pas fait ce travail, puisque nous l'avons fait sur les gares projetées pour la desserte de Sophia, conformément aux décisions. Nous sommes donc bien sur quelque chose de nouveau qui amènera cela.

Effectivement, les logiques de détermination de la zone de passage – c'est administratif – ont fait l'objet d'une décision ministérielle. Dans le cadre de la concertation et de l'avis donné par le territoire sur la volonté de faire cette gare à Cannes-La Bocca, nous serons obligés de faire ces études, d'une part, et d'aller chercher une décision ministérielle, d'autre part. Ce n'est pas du tout rédhibitoire, mais il faudra le faire et il est clair que cela amène à un planning différent du planning de réalisation que nous avons aujourd'hui. C'est un enjeu de discussion, je ne pense pas que ce soit un enjeu de conflit.

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

Évidemment, nous n'avons pas exactement les chiffres à opposer à ceux que vous avez donnés s'agissant du potentiel de la gare ou de la population à telle ou telle distance. Nous en avons présenté dans le diaporama initial avec les secteurs situés à moins de 15 minutes d'une gare TGV

dans les différentes hypothèses. Vous aviez noté qu'il y avait en effet une zone d'extension lorsque l'on crée la gare à Sophia ou à La Bocca. Logiquement, des secteurs différents se trouvent à proximité, plutôt bénéficiaires à Sophia, d'un côté, et plutôt bénéficiaires sur la vallée de la Siagne, de l'autre.

Cette diapositive représente une autre façon de traiter la même question. Sur le géoportail, un utilitaire vous permet de tracer ces choses, c'est-à-dire d'avoir à la fois l'implantation des populations aujourd'hui et les limites du périmètre pouvant être aujourd'hui atteint en 20 minutes par voie routière. Nous avons fait cet exercice pour La Bocca (résultat en bleu) et pour l'hypothèse d'une gare au Fugueiret (résultat en rouge). On peut voir un peu le même phénomène que celui que je décrivais tout à l'heure avec une zone se décalant naturellement vers le nord-est dans le cas du Fugueiret. Elle recouvre donc des populations un peu plus importantes, puisque Sophia est davantage concernée.

Ceci dit, comme l'a dit Monsieur LISNARD, il existe d'autres paramètres, notamment l'accessibilité et la problématique du dernier kilomètre sur Sophia. Toute la logique de développement des transports collectifs, dans les deux cas, peut donc influencer. C'est-à-dire que pour passer d'un constat objectif qui est « les gens sont à telle distance de la gare » à « iront-ils prendre le train ? », d'autres facteurs sont à prendre en compte. Nous pouvons éventuellement verser à votre connaissance des choses un peu plus précises sur la clientèle de la gare TGV-TER à La Bocca telle nous l'avons envisagée initialement. Nous avons donc ces modélisations, aussi précises que nous puissions les faire avec toutes les incertitudes sur l'évolution future.

Nous avons essayé de décrire d'où viennent les gens prenant le train à la gare de Sophia dans les scénarios initiaux, en distinguant la longueur de leur trajet (plus les trajets sont courts, plus ils sont locaux et moins la distance de rabattement sera importante. On ne fait pas 50 kilomètres pour prendre le TER et en faire 10 en TER) et en distinguant les zones que vous voyez sur la carte d'à côté. Nous avons essayé d'isoler le périmètre de la technopôle de Sophia, le reste de la CASA (en rose), la CAPG (Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse), Grasse et la CAPL découpée en deux parties (Mougins-Le Cannet et Cannes-Mandelieu-Théoule).

Les résultats qui suivent commencent par la description de la clientèle de la gare de Sophia, dont je disais tout à l'heure qu'elle serait de 3 à 4 millions de personnes. Je vous ai dit dans la présentation initiale qu'il y avait une majorité de déplacements longue distance qui sont, dans nos modèles, des déplacements allant un peu au-delà de la frontière régionale (au-delà de Montpellier ou d'Avignon). Les déplacements régionaux sont les déplacements intra-PACA, hors déplacements internes aux Alpes-Maritimes. Les déplacements roses sont les déplacements intra-Alpes-Maritimes, typiquement des gens prenant le TER à Sophia pour aller à Nice ou Cannes.

Nous détaillons ensuite les gens faisant des déplacements locaux, prenant le train à Sophia, et nous remarquons que quasiment la moitié des gens vient du périmètre de Sophia ou du périmètre proche, c'est-à-dire le nord de Cannes, Le Cannet ou Mougins. En revanche, une très petite proportion de gens vient de la zone jaune, ce qui n'est pas très étonnant. Plus on augmente les

distances de déplacement en train, plus la part relative des gens venant du périmètre de Sophia se restreint. Dans la diapositive suivante, nous avons les déplacements régionaux et la proportion de gens venant de Sophia diminue. *A contrario*, la proportion des gens venant d'un peu plus loin augmente. Sur les déplacements longue distance, c'est encore plus manifeste puisque la part de gens venant de Sophia est beaucoup plus réduite.

Là, un autre phénomène entre en jeu, puisque la majeure partie des déplacements longue distance s'effectue vers l'ouest. Ce sont donc essentiellement des gens venant de l'est qui se rabattront sur la gare pour prendre le train et aller vers Marseille. Pour le dire autrement – nous l'entendons souvent dans les conversations –, les gens qui sont à Grasse vont parfois prendre le train aux Arcs plutôt que de revenir en arrière pour le prendre à Nice. Pour une certaine part, c'est ce qu'ils feront aussi en allant prendre le train dans l'est Var plutôt que de le prendre à Sophia. Cela explique que cette zone rose-violette soit très représentée.

Ces chiffres sont peut-être un peu touffus, mais je pense qu'il est important de retenir qu'il existe une clientèle pour la gare de Sophia, c'est certain. La structure du territoire fait que lorsque l'on raisonne en distance routière pure, aujourd'hui, avec les répartitions de population, il est vrai que Sophia est plutôt plus centrale par rapport aux populations de l'ouest des Alpes-Maritimes. Néanmoins, beaucoup de phénomènes entrent en jeu et ce n'est pas pour cela que la gare de La Bocca serait moins fréquentée, cela dépend de beaucoup de paramètres, notamment les services ferroviaires, les services de transport en commun, etc.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous en viendrons à vous ensuite, ne vous désespérez pas.

Marion BEAUDIN, habitante de Cannes

Bonsoir. Je souhaite émettre un avis favorable à la gare de Cannes-La Bocca. Il y a encore peu de temps, j'étais étudiante et je pense que tous les étudiants ont connu l'attente d'un TER pendant des minutes ou des heures. Cette gare serait déjà un gain de temps, mais elle serait aussi favorable à la mobilité étudiante avec le pôle universitaire. Les étudiants pourront se déplacer beaucoup plus facilement entre Nice, Cannes-La Bocca – où il y aura ce nouveau site – et ensuite vers les Bouches-du-Rhône et le Var.

C'est un argument très court, mais que je trouve très important, car les étudiants sont l'avenir et tous ces jeunes pourront se déplacer. Je vous remercie.

Applaudissements.

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

Je ferai là aussi un petit commentaire général. Je vous l'ai présenté tout à l'heure, ce projet doit permettre de doubler la fréquence. Cela va donc dans le sens que vous évoquez. Le positionnement de la gare de Cannes-La Bocca est à préciser, mais dans tous les cas, le projet

permettra un doublement et d'avoir 8 trains/heure, soit des trains toutes les 7 ou 8 minutes. Effectivement, cela amènera une fréquence importante.

Vous l'avez aussi évoqué, faire une ligne nouvelle permettra d'augmenter la fiabilité et la régularité des trains de façon importante, ce qui n'est pas tout à fait le cas aujourd'hui.

Denis PERRIMOND, association « Région verte »

Je viens ici avec d'autres associations, puisque nous sommes une douzaine d'associations écologistes apolitiques – je le précise –, et Région verte n'a rien de politique du tout. Depuis 1992, nous suivons ce dossier, puisqu'à l'époque j'étais vice-président de Région verte, mais également élu à Cannes (conseiller municipal délégué à l'environnement et subdélégué aux travaux et à l'urbanisme), et nous avons souhaité que la gare se fasse à Cannes-La Bocca. Les membres de Région verte et les représentants de différentes associations que je représente ce soir, qui ont participé à de nombreux travaux, savent très bien qu'il manque beaucoup d'argent pour faire la ligne actuelle.

Nous avons eu des réunions avec l'Etat à Marseille et les voies en tunnel auront du mal à se réaliser dans un temps proche. Par contre, le projet de Cannes est totalement abouti et nous soutenons tout à fait la position des maires de Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer, Grasse, de toute la CASA et du Pays de Lérins, qui ont un projet viable. Pourquoi ? Parce que nous avons deux gares principales dans les Alpes-Maritimes. La première gare, en nombre de passagers, est la gare de Nice, personne ne le nie et c'est une bonne chose que le TGV puisse arriver à Nice. La deuxième gare, hormis Monaco qui n'est pas sur le territoire français, est la gare de Cannes.

La gare de Cannes a des atouts, mais aussi des inconvénients du fait d'être en plein centre-ville sans possibilité de parking. À La Bocca, 24 hectares sont à disposition de la SNCF. Nous avons la possibilité de rejoindre Grasse par la ligne actuelle, peut-être avec une déviation au niveau de la gare actuelle de La Bocca, qui est petite et ancienne (elle date de 1860). Nous avons des possibilités de développement importantes sur Cannes, des possibilités intermodales importantes (aéroport, nationale, autoroute) et des possibilités de parking dans des zones qui ne sont actuellement pas des zones sensibles. Par contre, dans la zone de Sophia, des tas de zones sont actuellement naturelles et seront impactées par ce projet qui ne verra pas le jour avant au moins 30 ans.

Nous, associations environnementales, avons donc envoyé des dires et un collectif de signatures de plus d'une douzaine d'associations telles que FNE (France Nature Environnement), le GIR Maralpin et d'autres. Nous appuyons totalement les élus de Cannes, Antibes et autres. Entre Cannes et Antibes, en train, il n'y a que quelques minutes. Si l'on passe par Sophia, ce ne sera finalement pas bénéfique aux gens d'Antibes.

Personnellement, j'emprunte le train allant de La Bocca à Nice pour mes réunions associatives et il est vrai qu'il n'y a pas de parking à la gare, pas de débouché alors que nous avons les moyens d'avoir une gare centrale à La Bocca qui multiplierait le nombre de passagers sur Cannes par

rapport à ce qu'il est actuellement. La moitié de La Bocca va prendre sa voiture pour se rendre à Nice ou d'autres communes à cause des difficultés de stationnement. Avec une gare nouvelle TGV et TER à Cannes-La Bocca, nous aurons donc la possibilité d'avoir des parkings longue durée pour les gens qui travaillent et je crois que c'est un plus pour l'environnement et nos écocitoyens. Merci.

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

Bien sûr. Je veux juste préciser deux points par rapport à vos éléments. Le projet est prévu pour 2030, sa réalisation se fera donc avant 30 ans. C'est pour 2030 et le planning prévoit aujourd'hui un démarrage des travaux en 2022. Même si c'est un peu plus tard, il sera réalisé et mis en service pour 2030. Je sais que cela dure depuis longtemps, mais ce sera dans moins de 30 ans, j'y tiens, c'est important.

Vous évoquez l'argent et le Comité de pilotage a demandé la mise en place d'une mission de financement pour commencer à travailler sur les conditions de réalisation de ce financement. Les pistes de financement existent et sont utilisées par ailleurs. Il faudra y travailler, la mission de financement le fera. Le Président de Région a annoncé la possibilité de mettre en place une écotaxe régionale pour financer les grands projets d'infrastructure, c'est une décision politique, ce sont des éléments qui doivent pouvoir être mis en place.

Un projet comme celui du Charles de Gaulle Express vient de mettre en place une taxe de 1 euro sur les billets d'avion pour financer ce projet de 2 milliards d'euros. Le Grand Paris a mis en place – c'est un peu moins sport – un impôt pour réaliser cela. Il existe donc des moyens de financement, mais la mission doit voir cela. Je précise juste que, à cette étape, le financement du projet n'est pas recherché dans l'immédiat, puisque toutes les décisions ne sont pas prises, d'une part, et que le financement n'interviendra qu'à partir du moment où nous aurons la déclaration d'utilité publique, d'autre part.

Sur les 24 hectares du projet, il est important que vous compreniez qu'ils ne sont pas tous utilisables. Nous ne pouvons pas les rayer en disant « *nous enlevons toutes les voies présentes et nous faisons des parkings, etc.* », ce n'est pas possible. Nous devons travailler avec la Ville pour conserver les fonctionnalités ferroviaires de cette zone. Le projet que nous présentons doublera le trafic ferroviaire, il doublera donc les besoins de maintenance, de stockage de machines et la maintenance générale. Sur cette zone côtière, nous n'avons tout de même pas énormément de place, le projet doit donc être travaillé de manière extrêmement précise dans l'aménagement du territoire sur l'accessibilité et la conservation des fonctionnalités ferroviaires. Vous ne pouvez pas sortir de cette salle en considérant que les 24 hectares seront disponibles pour faire une gare et que cela ne pose pas de problème ; ce n'est pas vrai.

Toutes les études que nous devons faire – je l'ai précisé – sont en lien avec la conservation des fonctionnalités ferroviaires nécessaires au développement du système ferroviaire que nous mettrons en place et qui – je me répète – va doubler. Cette zone est donc extrêmement

importante, elle est compatible avec la mise en place d'une gare nouvelle, elle est compatible avec la réalisation des fonctionnalités de TGV, de TER, de desserte générale, de taxis, etc., mais il y aura un gros travail d'insertion de la gare et de ses fonctionnalités dans ce système et dans l'aménagement urbain.

De la salle

Bonsoir. Je vais faire un compliment en ce qui concerne la réalisation de ce projet, car je suis à la fois Cannois de Cannes-La Bocca et Caennais, puisque je fais régulièrement les trajets entre Caen et ici. En temps de trajet gagné, 1 heure par le train, je ne vois cela que d'un bon œil.

Cela dit, je suis quand même craintif sur ce que j'ai vu de ce qui va se faire au niveau de la ligne de Grasse. Il y a la résidence Mer et Plage, que l'on ne voit d'ailleurs pas sur le plan d'urbanisme de la Ville – j'en suis surpris –, alors que l'on aperçoit bien des bâtiments comme la mairie annexe, la Licorne, les écoles, le jardin de Morès, le Château de la mer. On ne voit pas la résidence Mer et Plage alors qu'elle est coincée entre la ligne de Grasse et la nationale 7. En plus, notre résidence a un parc classé, c'est-à-dire que l'on ne peut pas couper un arbre, on ne peut rien faire au niveau de la résidence, puisque l'ensemble est classé. Je me demande donc comment cela pourrait se faire.

Dans le cadre de la revoyure du projet, puisqu'en définitive on parle d'une revoyure du projet, j'ose espérer que ces points seront éclaircis. Merci.

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

J'aurai un élément de réponse et une proposition. Au niveau du raccordement, cela ne se voit pas très bien, mais la ligne est en souterrain. Le décrochage de la ligne côtière et de l'éventuelle sortie de la gare que nous avons pour la ligne Cannes-Grasse est en souterrain jusqu'au raccordement qui est un peu en dessous. C'est donc totalement en souterrain.

Ensuite, pour ces questions de positionnement, c'est ce que j'évoquais en disant qu'il y a des permanences. Venez aux permanences pour avoir des éléments un peu plus précis. Nous ne pouvons pas développer cela dans une réunion publique avec tout le monde. Venez aux permanences.

Maguy BELHADJ, habitante de Cannes

Vous avez présenté la future gare de Cannes-La Bocca comme une hypothèse. J'ai quand même un peu d'étonnement par rapport à tous les trajets longue distance, parce que nous avons un Palais des festivals qui est vraiment la locomotive du département. C'est le deuxième palais d'affaires après Paris, nous avons des milliers et des milliers de congressistes et de festivaliers venant à Cannes. Si vous gardez cette gare comme une hypothèse et non comme quelque chose de tangible, je pense non seulement que Cannes, mais aussi toute la région, aurait à en pâtir.

Applaudissements.

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

C'est une hypothèse tangible et sérieuse, c'est simplement qu'elle est positionnée, dans le cadre de la concertation, au même titre que les propositions de gares à Sophia-Antipolis. Cela est soumis à la concertation. Le maître d'ouvrage n'avait pas positionné de gare à Cannes-La Bocca dans le cadre de la gouvernance du projet, puisque ces scénarios avaient été évacués dans le cadre des étapes précédentes.

Ce projet est revenu dans les discussions que nous avons eues récemment, et il est sérieux. Nous en discutons aujourd'hui, mais il est soumis à la concertation et il faudra qu'il recueille un avis général et complet pour que nous puissions continuer les études. En effet, vous avez entendu que cela entraîne un certain nombre de décisions, d'études, etc. C'est une proposition comme les autres, tout aussi importante et sérieuse.

Christian VIDAL, habitant de Cannes

Vous avez expliqué que vous aviez un certain nombre de variantes dans l'étude initiale. Ma question est toute simple : pourquoi n'avez-vous pas prévu de variante pour Cannes-La Bocca ? Pour nous, cela tombe sous le sens.

Applaudissements.

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

Effectivement, c'est une bonne question.

Il faut que je fasse un peu l'historique, mais globalement, la position de gare à Cannes-La Bocca ou à Cannes centre a fait l'objet de discussions et de propositions aux alentours de 2010 ou 2011, lors de la concertation et un peu après. Je fais très vite, parce que sinon cela peut durer des heures, je vous assure que je connais bien le dossier. Les décisions ont été prises selon plusieurs éléments. D'une part, en 2011, il y avait la nécessité d'une desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes – cela a été évoqué – et, d'autre part, le fait que l'on ait considéré qu'il y avait besoin d'aller vite sur cette zone pour gagner du temps, puisque cela entre en ligne de compte des enjeux socioéconomiques. Le gain de temps est une valeur importante dans l'établissement et la validation des infrastructures.

Dans les positions d'origine, nous avons aussi une demande qui était celle de l'installation d'une gare à Cannes centre. Monsieur a évoqué Cannes-La Bocca, mais à l'époque deux positions étaient prévues : Cannes centre ou Cannes-La Bocca, mais en souterrain. Le montant global de réalisation de cette gare en souterrain était de 1 milliard d'euros.

Les conditions générales de discussion avec Cannes et les cofinanceurs ont considéré, par rapport au projet et aux décisions d'origine (faire la desserte de Sophia-Antipolis et relier Nice plus directement), qu'il convenait de ne pas faire la desserte de Cannes. En effet, nous avons un passage pour arriver en tunnel (nous l'avons expliqué sur la Priorité 2) directement sous Cannes ou Cannes-La Bocca dans une gare enterrée (d'où le milliard d'euros) et repartir en enterré jusqu'à Nice. Ces conditions de réalisation du projet ont été rejetées et, du coup, nous sommes restés sur

les positions de la gouvernance du projet qui étaient de faire une gare un peu plus au nord. Voilà exactement les raisons pour lesquelles nous n'avions pas retenu et continué à étudier les positions de Cannes-La Bocca.

Nicolas RABOIN, habitant de Valbonne

Bonsoir. Je connais bien le secteur puisque je faisais Nice-Sophia et maintenant je fais Sophia-Cannes.

Sur la partie de la gare de Cannes, je laisse aux Cannois le principe de se positionner. Il y a l'air d'y avoir une harmonie et c'est tant mieux. Pour Sophia, ce n'est pas du tout le cas. Nous avons découvert lors de la dernière réunion publique l'hypothèse du plan C de Monsieur DAUNIS qui est dans le parc des Bouillides, dans une zone verte où je pense que Monsieur le Maire de Cannes doit courir régulièrement. C'est bien triste que ce soit dans cette zone-là.

Nous, nous n'avons pas oublié le 3 octobre 2015, comme les Cannois, je pense, parce que nous avons vu la Brague monter extrêmement haut. Nous sommes très surpris de retrouver une gare sous les habitations alors que, juste de l'autre côté, vous avez un golf qui n'est pas beaucoup utilisé. Par contre, elle n'a pas été positionnée là ; cela aurait été beaucoup mieux. Le positionnement de la gare pose vraiment problème, vous l'avez d'ailleurs vu à travers la position de la CASA, puisque 23 maires ont refusé ce positionnement, il faut en être conscient.

J'aimerais élever un peu le débat, puisque nous sommes tous citoyens, parce que ce projet représente 4 milliards d'euros plus toutes les voiries, connexions, etc. C'est énorme, c'est le PIB (Produit Intérieur Brut) de la Guinée. Il faut donc que nous soyons conscients des enjeux futurs. Sophia, ce sont 70 000 personnes qui travaillent. Vous l'avez dit, Sophia, ce sont plein d'entreprises dispatchées à l'intérieur du secteur. Mettre une gare à Sophia ne règlera rien, puisqu'arrivés à la gare, il faudra que les gens circulent à nouveau. Vous l'avez dit, une gare routière a déjà été créée et un bus-tram va sortir. La logique des élus, depuis des années, est tout simplement que les gens arrivent à Antibes et prennent des bus-tram ou un téléphérique – on en avait même parlé à un moment donné – pour rejoindre Sophia. Faire des tunnels pour passer à Sophia et finalement arriver au milieu de nulle part, je n'en vois pas l'intérêt. En plus, il faudra reprendre la voiture.

Le vrai problème, en fait, est la circulation entre la zone ouest et est. Avec 150 millions d'euros pour une gare, plus tous les autres aménagements, je pense que l'on pourrait faire des choses simples. Des aménagements de ronds-points ont été faits à Sophia et ils sont très bien, ils fluidifient les choses. Je pense qu'avec cette somme vous pouvez aussi améliorer les lignes entre Antibes et Nice qui souffrent énormément. Je vous rappelle que vous avez investi au niveau de la gare d'Antibes et qu'un couloir de bus passe non loin d'un aqueduc romain pour pouvoir rejoindre Sophia.

Plein de choses ont été mises en place et nous découvrons, lors d'une réunion publique, que nous avons une gare à Sophia. Je ne cautionne pas le fait que nous soyons informés, puisqu'au départ

nous étions sur d'autres hypothèses. Tout simplement, avec 4 milliards d'euros, si vous développez la desserte maritime et beaucoup d'autres choses multimodales, les collectivités pourraient réfléchir globalement. Je rappelle quand même que la SNCF, *in fine*, c'est le contribuable. De toute façon, tous les aménagements urbains qu'il y aura autour, c'est le contribuable qui les paiera.

Applaudissements.

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

Sur ce dernier point, je ne veux pas du tout être provocateur, mais quel que soit le système de transport, il faut le financer et c'est aussi le contribuable qui le fera. Qu'il s'agisse du ferroviaire ou d'un autre moyen, le moyen de réalisation sera à peu près le même.

Des éléments sont importants, mais je voudrais reprendre deux ou trois points que vous avez évoqués. La motion de la CASA concerne la gare des Bréguières, et non pas la gare aux Bouillides. Les discussions sur la gare aux Bouillides sont légitimes, cela fait partie des choix posés et il est tout à fait de votre entière liberté de ne pas souhaiter avoir cette gare-là. Il y a d'autres positions et cela fait partie du dispositif de concertation.

Ensuite, Sophia-Antipolis ce sont 35 000 personnes qui travaillent plus des étudiants, mais pas 70 000. Les chiffres sont importants, puisque cela est noté et que nous en parlons. Nous avons évoqué la desserte interne de Sophia et des choses sont effectivement à voir par rapport à cela. Dans tous les cas, la réalisation d'une gare à Sophia a sa pertinence et je vous rappelle que si nous ne faisons pas une deuxième infrastructure ferroviaire pour libérer la desserte de la ligne littorale, nous ne saurons pas doubler.

Les conditions de réalisation du projet sont :

- un doublement de ligne pour pouvoir séparer les flux et permettre ce saut de fréquence pour doubler les dessertes ;
- la création d'une nouvelle desserte, dont Sophia-Antipolis – nous en parlons – et la gare de Cannes en complément.

La légitimité de la desserte de la zone de Sophia-Antipolis est importante, car c'est la création d'un lien entre Nice et Sophia ou Cannes et Sophia, quel que soit le choix fait sur une gare à Cannes. Nous l'avons montré, c'est une zone de chalandise extrêmement importante où il y aura des clients en nombre important. L'intérêt de la gare à Sophia est donc important.

Danièle CORDIER, habitante de Cannes

Je voudrais vous poser une question. Cannes, ce sont beaucoup de touristes et beaucoup de congressistes ; nous en avons parlé ici. Si je suis touriste ou congressiste et que j'arrive à la gare de Sophia, combien de temps vais-je mettre et attendre pour aller à Cannes ? Comment cela se passera-t-il du point de vue des trains TER ? Dites-moi tout.

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

Si vous êtes congressiste et que vous arrivez à Cannes-Sophia, vous mettrez 15 minutes pour aller à Cannes.

Danièle CORDIER, habitante de Cannes

Il y a aussi le temps d'attente.

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

Avec un train tous les quarts d'heure, vous attendrez un tout petit peu, mais ce n'est probablement pas ce que vous ferez puisque vous venez de Paris et vous aurez pris un train qui aura bifurqué au Muy et desservira Cannes, comme aujourd'hui.

Danièle CORDIER, habitante de Cannes

Combien de trains iront sur Cannes ? Nous n'aurons pas le même nombre de trains qu'à l'heure actuelle.

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

Nous allons montrer les schémas.

Danièle CORDIER, habitante de Cannes

Puisque nous aurons un parking important sur Sophia, avez-vous fait des études sur l'impact au niveau de la pollution atmosphérique ?

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

Nous avons des études générales de projet par rapport à un équivalent en tonnes de carbone. C'est assez général, il n'y a aujourd'hui rien de très précis là-dessus. Des choses sont précises dans les calculs, mais au niveau de travail que nous avons aujourd'hui, nous ne sommes pas entrés dans les détails. Simplement, dans tous les cas – nous aurons peut-être une diapositive sur cela –, le système ferroviaire reste tout de même le système le plus pertinent ou le moins polluant de tous les systèmes de transport que l'on connaisse aujourd'hui sur la longue distance.

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

Pour rejoindre Cannes, il y a deux possibilités en TGV : des TGV passant par le moyen pays et desservant Sophia et des TGV continuant à desservir Cannes. Même dans ce schéma initial, il est certain que le potentiel de Cannes et d'Antibes, voire de Cagnes-sur-Mer, puisqu'il est envisagé dans nos schémas de service de faire des arrêts de TGV à Cagnes, justifie que la desserte ne diminue pas par rapport à aujourd'hui. Vous aurez donc toujours la possibilité d'arriver à Cannes par train, comme aujourd'hui, et vous aurez la possibilité d'aller à la gare Ouest Alpes-Maritimes et de prendre un TER qui mettra 15 minutes pour aller à Cannes, comme le disait Jean-Michel CHERRIER. Vous aurez ces deux possibilités.

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

En préambule, pour que vous compreniez la problématique, qui n'est pas une problématique personnelle, j'ai deux hôtels sur Cannes, dont un à La Bocca, un bureau d'études à Sophia et un bureau d'études ainsi que des hôtels à Nice. Comme cela, le panel est fait et vous verrez bien que l'intérêt général est vraiment la chose qui prime.

Tout d'abord, il est assez rare qu'un maire dise « *je veux une gare* » et que ce soit relayé par sa population pour qu'on puisse le noter positivement, même si la solution est sortie du chapeau un peu tard et qu'elle peut aussi amener d'autres aléas.

Même si nous sommes aujourd'hui à Cannes, le débat n'est pas sur le principe de la gare sur Cannes, parce que j'ose espérer, au vu de ce que nous a présenté la SNCF et de ce qui semble apparaître aujourd'hui sur le montant global du projet (une gare TER-TGV, ce sont quelques centaines de millions d'euros d'écart) que ce soit donc tout à fait compatible dans une enveloppe telle que vue à terme.

J'ai suivi la plupart des concertations pour le compte de la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie) et je suis aussi très intéressé par la position des groupes environnementalistes représentés ici, qui sont à l'opposé de ceux que nous avons sur Nice qui expliquent qu'une gare de Nice Aéroport ne peut pas fonctionner avec Nice ville alors que Cannes-La Bocca pourrait très bien fonctionner avec Cannes centre. Je demande donc à Monsieur le Garant, si cela est possible, que la SNCF fasse exactement le même parallèle de présentation (Cannes-La Bocca TER-TGV et Cannes centre) avec Nice Aéroport et Nice ville, parce que je pense que cela amènerait au débat et éviterait de faire des focus.

Le vrai débat est de savoir où mettre une gare sur Sophia, c'est-à-dire au nord de l'autoroute, et qu'elle soit fonctionnelle dans une stratégie de Priorité 2 et, surtout, dans le développement de Sophia. Je rappelle que Sophia a 500 000 m² de projets et, dans 15 ou 30 ans, il ne faudrait pas que la Cité du savoir soit « la Cité du comment y arriver ? ». J'ai bien entendu les gens contre le projet des Bouillides, ce qui semble plein de sens si l'on y habite. Le Fugueiret semble d'une logique telle que l'on ne comprend pas pourquoi il y a de tels blocages dessus. Il paraît logique que le maître d'ouvrage qu'est la SNCF, à la fin de la concertation, prenne ses dispositions pour amener ce qu'il y a de mieux.

Ma seule question est simple. Si l'on étudie Cannes-La Bocca, on sait qu'il existe un risque de perdre du temps et de ne pas avoir de décision avant les présidentielles, donc de fragiliser ce projet. Ma question est simple : nous avons vu des variantes très intéressantes, mais saurait-on faire valider un projet tel qu'il est aujourd'hui ? Ce serait, par exemple, Nice Aéroport-Fugueiret TGV-TER, parce qu'il ne faut pas être préhistorique, on ne fait pas une gare TER quand cela coûte 3 trains/heure, je crois que c'est ce qui a été présenté les autres fois. Pourrait-on avoir un principe d'arrêt de cette étude avec, en complément et en parallèle, sans bloquer la décision ministérielle, l'ajout de la gare TGV sur Cannes-La Bocca dans une logique de boucle et de confortation (plus tard) de la Priorité 2 ?

En France, si nous sommes à 200 millions d'euros à 15 ou 20 ans pour mailler le territoire, je pense que nous aurons beaucoup d'autres soucis à nous faire que de savoir comment arriver à nos gares et comment y aller.

Applaudissements.

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

Nous pouvons évoquer les fonctionnements entre Cannes-La Bocca et Cannes centre, mais ce n'est pas tout à fait identique à la liaison entre Nice Aéroport et Nice ville. Aujourd'hui, nous connaissons le fonctionnement précis entre Nice Aéroport et Nice ville, puisque tous les trafics passent par là. Entre Cannes-La Bocca et Cannes centre, une bifurcation ira sur la Ligne Nouvelle et nous devons reconsidérer les trafics. Nous n'avons donc pas exactement la même chose. À Nice, c'est obligatoire ; ici, cela ne l'est pas, nous devons donc regarder ces éléments. Ce n'est pas un détail du tout au niveau ferroviaire et au niveau de l'occupation des voies.

Sur la question de Nice Aéroport, de la position au Fugueiret, par rapport aux études, nous avons une réalité et ces options présentées dans le livret 4, puisqu'elles en font partie, sont des sujets travaillés par le maître d'ouvrage dans le cadre des décisions de gouvernance depuis plus de deux ans. Depuis 2014 et 2015, dates où nous avons eu des décisions, nous avons donc travaillé dessus. Dans la logique de la gare de Cannes-La Bocca, vous avez raison, c'est une gare supplémentaire et la difficulté vis-à-vis des études est que la gare modifie la Priorité 2 que nous avons présentée tout à l'heure. En modifiant la Priorité 2, nous modifions les services et les logiques socioéconomiques. Nous devons donc simplement refaire cela.

Pour la gouvernance du projet – je ne suis pas décideur de cela –, il paraît difficile de pouvoir entériner une décision de positionnement de Cannes-La Bocca sans avoir tous les éléments de services ferroviaires et de logiques socioéconomiques pour poursuivre les études. C'est pourquoi j'expliquais qu'il faudrait du temps pour le faire. Nous devons reprendre l'ensemble des études de desserte ferroviaire (le programme horaire, etc.) pour pouvoir vérifier que cela fonctionne bien, et c'est un peu de travail. Sur ces gares, la desserte ferroviaire, ce sont deux ans d'études.

Le fait d'insérer une gare nouvelle TGV et TER dans le dispositif nous fait reprendre l'ensemble. Ce n'est pas grave, ce n'est pas quelque chose de bloquant, mais vous me demandez s'il est compatible avec une décision d'avancer sur des scénarios déjà choisis et cela ne l'est pas. C'est juste la réalité.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je suis désolé, mais d'autres personnes ont levé la main avant. Je vous prie de bien vouloir attendre. Merci. Plusieurs personnes sont en attente.

Marc TARRAL, habitant de Sophia-Antipolis

Je crois comprendre qu'en intégrant la proposition cannoise qui se tient, évidemment, qui a l'assentiment de la population et est portée par la municipalité, cela ne me paraît pas du tout –

sinon pour des raisons économiques – être antithétique avec un positionnement de gare sur Sophia. Par contre, le problème est sur le positionnement de Sophia, puisqu'il est capital, dans la mesure où le projet SNCF initial est, de toute façon, de vouloir faire passer un TGV. C'est le projet, ce n'est pas de construire des TER. On sait bien que ce n'est pas la première position de la SNCF, on le voit sur le territoire français.

Étant donné que la population de Sophia – je parle de la population, pas des entreprises – dans son grand ensemble et la municipalité s'opposent totalement à une gare TGV sur Sophia, cela voudrait dire que si le positionnement était aux Bouillides (un positionnement central) obèrerait le projet de TGV pour lequel nous ne pouvons maintenant plus reculer, tout le monde l'a compris. Cela positionne donc systématiquement la gare sur la deuxième position, c'est-à-dire vers Le Fugueiret, sinon, après, ce sera la commune de Mougins qui sera impactée, mais je crois qu'elle a déjà, par ses élus et sa population, refusé ce positionnement.

Partant de là, je pense que nous en sommes déjà un stade où nous voyons mal comment conserver ces trois hypothèses théoriques que nous trouvons dans vos livrets.

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

Le fait que des élus refusent une position est une position d'élus, ce n'est pas quelque chose entériné par la décision générale du projet et par le Comité de pilotage, encore moins par le maître d'ouvrage qui présente à la concertation plusieurs variantes.

Marc TARRAL, habitant de Sophia-Antipolis

Ce sont les élus et la population.

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

Pour l'instant, la population s'est exprimée dans les réunions publiques sur un choix. Ce n'est pas le rendu de la concertation que nous ferons dans un mois pour prendre en compte ces éléments. La période d'expression et d'avis n'est pas terminée. Aucune décision n'a été prise par rapport à cela et les décisions seront prises à l'issue de la concertation (fin décembre 2016) avec l'expression prise en compte par rapport à ce que vous avez dit.

Le choix de la gare des Bouillides et le choix de sa fonctionnalité TER est une demande d'un élu. Les gares présentées par SNCF réseau dans le cadre de cette concertation, y compris à Cannes-La Bocca, sont des gares TGV-TER. La question du choix opéré dans cette zone, que ce soit Les Bouillides ou Le Fugueiret, est une demande d'un élu que la gare soit TER et la position du maître d'ouvrage est que, dans cette configuration de gare de desserte de Sophia-Antipolis – quelle que soit la position de gare choisie –, il faudra qu'elle soit TGV-TER. La position du maire, des élus ou du territoire qui entre dans le cadre de cette réflexion, est tout à fait recevable.

Sur le point de la position des TGV, je suis désolé, mais il y a une petite erreur de perception qu'il me faut rectifier. Nous parlons de TGV par complétude par rapport à ce qu'il se passe au niveau TER. La concertation de 2011 a retiré du débat la mise en place d'une ligne TGV entre Marseille et

Nice. Il s'agit aujourd'hui de la réalisation d'une Ligne Nouvelle, avec des référentiels de vitesse beaucoup plus bas que la réalisation d'une ligne TGV. La réalisation d'une ligne TGV, c'est la mise en place d'une infrastructure ferroviaire entièrement dédiée à des trains à grande vitesse.

La Ligne Nouvelle que nous mettrons en place et que nous proposons n'est pas une ligne dédiée aux trains à grande vitesse. C'est une ligne à la fois empruntée par les trains aptes à la grande vitesse (tous les types de trains) et les TER pour la desserte. C'est donc une Ligne Nouvelle et nous ne faisons pas spécialement passer des TGV. Par contre, dans le projet d'une gare de Sophia-Antipolis, la desserte intrinsèque est prévue à partir de 2 TER/heure et de 2 TGV/heure. Vous aurez donc 2 trains à grande vitesse s'arrêtant à Cannes, quelle que soit la position de gare, dans une gare de Sophia-Antipolis puis à Nice (de la même façon dans l'autre sens) et 2 gares TER.

À l'horizon de réalisation du projet, nous considérons que les clients, quels qu'ils soient et que la gare soit aux Bouillides, aux Bréguières ou au Fugueiret, auront la possibilité de prendre ces trains pour la desserte locale. Nous sommes à un horizon de 15 ans où nous aurons évolué. Entre temps, il y aura eu la libéralisation du marché ferroviaire, nous aurons plusieurs opérateurs (SNCF ne sera plus le seul opérateur potentiel).

SNCF Réseau a aujourd'hui la charge de construire une infrastructure qui permet à l'ensemble des opérateurs ferroviaires d'avoir cette desserte. Dans les conditions de la demande d'une gare qui ne soit pas TGV, les trains à grande vitesse passeraient à la gare, ne s'y arrêteraient pas et iraient à Nice en prenant la même ligne que les TER qui s'arrêteraient.

Aurélien DELAY, habitant d'Antibes

Je suis un simple usager. J'ai commencé cette concertation à l'époque où il y avait deux solutions : Les Bréguières et Le Fugueiret. Je me suis penché sur ces solutions proposées par la SNCF et elles m'ont semblé très pertinentes et m'ont beaucoup séduites. J'y ai vu un Nice-Sophia en un quart d'heure, j'ai vu un Cannes-Sophia en un quart d'heure, j'ai vu une ligne littorale complètement libérée et pouvant avoir jusqu'à 8 TER/heure, c'est-à-dire 7 à 8 minutes d'attente – c'est quasiment un RER –, et j'ai vu un Nice-Marseille en 1 heure 40.

À partir de là, juste avant la concertation, est venue une solution dans laquelle la gare TGV ne serait plus à Sophia, mais à Cannes-La Bocca. Il faut noter qu'il n'y a absolument aucune étude – je pense que cela a été largement dit ce soir – et qu'il faudra au moins deux ans pour en faire. À partir de cela, n'étant pas un sachant, mais ayant quand même un peu de bon sens, j'ai essayé de voir quelles seraient les conséquences de ce changement.

La conclusion à laquelle j'arrive est que parmi tous les avantages que j'ai cités avant, il faudra faire des choix. Même en faisant des choix, je pense que nous aurons des résultats dégradés par rapport à la solution initiale. La première vient tout juste d'être mentionnée par Monsieur CHERRIER et c'est cette idée ingénieuse d'utiliser les TGV comme TER du quotidien. Avec une gare TGV à Sophia-Antipolis, il y aura 4 trains faisant Nice-Sophia alors que si vous

retirez ces TGV, il n'en restera plus que 2. Nous pouvons donc poser la question à la SNCF : « *Deux, cela ne suffit pas, que faudra-t-il faire ?* » Il se trouve que je suis allé à d'autres réunions publiques, je connais donc la réponse et elle est simple : on va retirer des trains du littoral pour les mettre sur Nice-Sophia.

Dans une optique d'intérêt général, retirer des trains du littoral qui est complètement surchargé (80 % de la population s'y situe) est-il vraiment une bonne idée alors que des TGV pourraient faire ce travail sans surcoût ? Cannes n'est pas mise de côté par ce projet d'intérêt général. Comme je l'ai dit, il y a tout de même Cannes-Sophia en un quart d'heure, c'est un trajet complètement inédit et qui n'est pas remis en cause si Cannes-La Bocca n'était pas une gare TGV.

Ensuite, concernant les communautés d'agglomération de Cannes et de Grasse, j'aimerais poser la question du doublement de la ligne Cannes-Grasse. On a vu qu'il existe plusieurs possibilités, mais il y a tout de même une large probabilité (si la gare TGV est à Cannes-La Bocca) que la Ligne Nouvelle ne passe pas par la ligne Cannes-Grasse. Dans ce cas, le doublement sera-t-il pris en compte dans ce projet ? Dans ce cas, cela voudrait dire qu'au lieu d'être doublée à 2 TER/heure avec la solution initiale, elle ne le sera plus et restera à 1 TER/heure.

Je comprends bien que le TGV doit arriver à Cannes plus rapidement, mais n'est-il pas possible – je pense que cela avait déjà été proposé en 2011 – de faire la fameuse virgule de Cannes ? C'est-à-dire que nous avons la ligne de la Priorité 2 arrivant de l'est Var et traversant la Siagne. Ne peut-on pas raccorder la ligne Cannes-Grasse afin que les TGV arrivant rapidement de l'est Var puissent descendre directement sur Cannes et donc profiter d'un gain de temps plutôt que de passer par le littoral ?

Je vais m'arrêter là. Merci.

Applaudissements.

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

Merci. Je vais demander à Nicolas GUYOT de reprendre la description des services et des différents temps et de vous répondre sur le doublement de la ligne Cannes-Grasse et sur la virgule.

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

Ce n'est pas une tâche évidente, car il est difficile d'exposer les choses très simplement. Le problème n'est pas si évident.

Vous avez beaucoup entendu parler de la boucle, nous allons donc commencer par ce concept. Dans les schémas initiaux, comme vous le voyez, nous avons schématiquement décrit les itinéraires des trains en Priorité 1 (en haut) et en Priorité 2 (en bas). La ligne côtière est ici, puis vous avez la ligne Cannes-Grasse et la section de Ligne Nouvelle revenant de Nice Aéroport. Encore une fois, je me place dans les scénarios initialement envisagés par SNCF Réseau :

- pour les TGV, nous avons donc le choix entre un itinéraire identique à celui d'aujourd'hui par la ligne classique (Priorité 1) et un itinéraire par le moyen pays en empruntant la ligne Cannes-Grasse et la section de ligne nouvelle créée ;
- pour les TER, comme aujourd'hui, nous avons des TER circulant sur la côte en continuité, des TER venant de Nice ou au-delà venant de ou allant à Grasse et, enfin, cette fameuse boucle qui devait permettre à des TER d'emprunter la ligne littorale, de remonter sur Cannes-Grasse jusqu'au raccordement de la Ligne Nouvelle et de revenir sur Nice par la Ligne Nouvelle.

Le service voyageurs entre Sophia et Nice était donc assuré à la fois par des TER faisant la boucle et par des TGV empruntant la Ligne Nouvelle et s'arrêtant à Sophia et à Nice Aéroport. Si nous supprimons les arrêts de TGV en transformant la gare de Sophia en une gare uniquement TER, nous avons mécaniquement moins de desserte de ce segment. Cela ne permet pas aux voyageurs d'avoir à la fois la desserte TER et TGV. C'est l'un des problèmes sous-jacents du choix de ne faire de Sophia qu'une gare TER.

Concernant les temps de parcours, dans le projet initial, nous annonçons Marseille-Nice en 1 heure 40. Aujourd'hui, dans les deux familles de solutions décrites tout à l'heure (la première conservant le principe de la boucle et la deuxième ayant un raccordement direct), nous serions respectivement à 1 heure 45 et 1 heure 55. Nous avons donc un peu de perte de temps sur les trajets longue distance et entre l'est Var et Nice. En revanche, nous avons un schéma assez différent, puisqu'il offre au secteur cannois, par la porte d'entrée de Cannes-La Bocca, un gain de temps très important qu'il n'avait pas dans le scénario initial. Du point de vue des temps de parcours, il y a donc une redistribution des cartes.

Sur le doublement de la ligne Cannes-Grasse, vous savez que des travaux sont prévus sur la ligne, qui sera d'ailleurs fermée pendant quasiment un an, pour passer à 2 TER/heure. Le doublement dont nous avons parlé dans le cadre du projet LNPCA n'est pas pour permettre cette fréquence de 2 TER/heure, mais pour que la section basse de la ligne Cannes-Grasse soit empruntée par des TER et des TGV. En effet, la section basse (de la gare du Bosquet à la gare de Mouans-Sartoux) est doublée dans le projet.

Dans les schémas de service mis au point, il n'y a pas d'ambition d'avoir un train au quart d'heure sur la liaison Grasse-Cannes. Cela ne fait pas partie du projet LNPCA. En revanche, dans le projet, les gares intermédiaires, notamment celle de Ranguin, bénéficieront de la desserte des TER faisant la boucle et des TER Cannes-Grasse. À Ranguin, par exemple, on passerait de 2 à 6 TER/heure avec le projet.

Toujours sur le doublement de la ligne Cannes-Grasse – je l'avais indiqué dans l'exposé initial –, si l'on se place dans la famille de scénarios incluant une gare TER-TGV à La Bocca avec un tracé direct vers la gare de Sophia, de fait, on n'a plus le concept de la boucle et plus de TGV circulant sur la ligne Cannes-Grasse. Le doublement de la ligne Cannes-Grasse n'est donc plus indispensable si l'on en reste à une desserte de 2 TER/heure entre Grasse et Cannes.

Laurence DESPORTES-JENNINGS, représentante du quartier de Saint-Julien Roquefort à Biot

Je dois dire que j'ai apprécié de voir une évolution du projet. Concernant la gare TGV de Cannes-La Bocca, je me contenterais de dire que c'est un projet séduisant.

En revanche, pour ce qui est de la deuxième partie, c'est-à-dire la gare de Sophia, je rejoins certaines choses qui ont été dites. Nous ne sommes pas du tout convaincus de l'intérêt de cette boucle ou mini-boucle. Un coût de 4,3 milliards d'euros nous paraît extrêmement cher pour ce que c'est. Nous ne préconisons pas de faire une gare, ni au Fugueiret, ni aux Bréguières, ni aux Bouillides. Je dis aux gens, ici, qu'ils ne sont pas obligés de choisir parmi ces trois gares, il y a aussi l'option zéro gare.

Applaudissements.

Nous sommes des contribuables, je suis d'accord avec le monsieur qui a parlé un peu plus tôt, et nous avons dépensé notre argent en particulier pour faire une troisième voie. Je pense qu'il nous faut améliorer les choses dès maintenant. Je verrais mieux l'argent des contribuables permettre de prolonger la voie du littoral, de résoudre les problèmes quand on arrive au goulot d'étranglement de Nice Saint-Augustin et de prolonger sur Golfe-Juan et Cannes.

Il ne faut pas sacrifier notre environnement. Il est vrai que cette région a été très bétonnée, mais il reste des espaces merveilleux, des espaces naturels qui font venir les touristes. Les touristes ne vont pas prendre le train pour revoir du béton. Oui, il y a la grande bleue, mais il y a les parcs. N'allons pas sacrifier les parcs, la Valmasque, la Brague, pour un projet de boucle qui n'est pas du tout efficace. Il est vrai qu'à Biot nous nous y sommes intéressés de près. Nous ne sommes pas des NIMBY (*Not In My Backyard*), nous ne nous y sommes pas simplement intéressés parce que l'option du Fugueiret comprend deux viaducs sur Biot – merci bien – ou que l'option des Bouillides comprend un viaduc sur Biot.

Je suis d'accord avec vous, j'ai moi-même travaillé à Sophia, j'y travaille encore ainsi qu'à Nice, je prends les transports. Oui, il y a des tas de transports alternatifs, mais ils ne sont pas inclus dans les 4,2 milliards d'euros. Il y a tout un travail à faire en dehors de ce que l'on nous a présenté.

La première partie sur la gare à Cannes-La Bocca, c'est formidable. Sur la deuxième partie, il faut revoir la copie. Ne soyons pas coincés dans ce choix entre trois gares. Merci. Allez sur notre page Facebook « Basta Ligne Nouvelle Biot ».

*Applaudissements.***Emmanuel GAULIN, Président « Club Business Alpes Méditerranée », référent UPE 06**

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

Naturellement, nous soutenons le projet de Ligne Nouvelle. Nous sommes même convaincus que la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est la solution, plus précisément sur un certain nombre d'aspects pour résoudre les problèmes de transport au quotidien sur notre territoire. Je ne vais pas

entrer dans la polémique à savoir sur quel tracé nous prenons position ou si nous prenons position sur l'édification d'une gare à Cannes-La Bocca ou à Sophia-Antipolis.

Avant d'en venir aux questions, je voulais juste dire que nous sommes face à la mondialisation et, aujourd'hui, la technopôle de Sophia-Antipolis, qui est encore la première technopôle au plan européen, est en concurrence avec des technopôles parisiennes, métropolitaines, mais aussi mondiales. Comme on l'a vu sur les graphiques, 36 000 personnes travaillent sur la zone et, pour plus de 50 %, elles vont favoriser des trajets longs. Si l'on ne peut pas faire venir le train avec la possibilité d'aller au-delà d'un TER et la possibilité de faire des trajets longs sur la première technopôle d'Europe, je ne comprendrais pas pourquoi, de manière logique.

Il est certain que l'on peut s'élever contre des problèmes d'environnement. Aujourd'hui, la ville de Biot appelle d'ailleurs à un pic de pollution sur notre territoire, pic de pollution principalement dû à la saturation des réseaux routiers et autoroutiers. Nous n'avons pas d'industrie lourde au sens propre du terme, nous n'avons pas d'entreprise SEVESO, nous ne pouvons donc pas dire que ce sont les industries qui font ce pic de pollution, mais simplement nos déplacements sur le territoire.

Enfin, je conclurai en disant que lorsqu'il y a des problèmes, il y a toujours des solutions. Si l'on souhaite trouver ces solutions, ce sont généralement des solutions qui, comme nous l'avons souligné de nombreuses fois, sont soumises à un coût – j'ai plusieurs questions à ce sujet – et à un délai très important et qui doit être respecté. Effectivement, si l'on veut que des gares à Nice Aéroport et à Sophia-Antipolis puissent voir le jour avant 2030, il est important de bien faire attention aux délais de cette concertation.

J'avais une question qui a été précédemment posée par rapport aux délais et au temps de travail pour réfléchir à l'édification d'une nouvelle gare sur la zone de Cannes-La Bocca. Il n'a pas été dit si nous allions « rater le train », en quelque sorte. Si nous ratons le train, il est possible que le projet n'aboutisse pas à une concertation positive que nous espérons tous. Sur le délai, s'agira-t-il de 2030, 2040 ou 2050 ? J'ai entendu des personnes dire que l'on ne verra pas de projet arriver sur le territoire d'ici 30 ans.

Ma première question porte donc sur les délais et ma deuxième question porte naturellement sur le coût. Effectivement, on peut se demander quel est le coût de l'édification d'une nouvelle gare TGV qui n'était pas prévue à Cannes-La Bocca. Certes, je ne demande pas le coût au centime près, mais à 500 millions d'euros près. Quel est le coût d'une nouvelle gare enterrée ou non enterrée ?

Sur le projet 2, quel est le coût d'une ligne qui permettrait d'avoir une nouvelle gare sur Cannes-La Bocca, mais aussi d'avoir un relais direct pour le TGV en provenance du Muy vers Sophia-Antipolis sans délaisser la zone de Grasse ? Pourrions-nous avoir une idée plus précise des coûts, même très estimés ? Cela nous permettrait de voir un peu plus juste sur cette concertation et de savoir si, oui ou non, nous sommes prêts à payer des impôts pour permettre de résoudre les problèmes de transport sur notre département. Merci beaucoup.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Attendez, je ne vous ai pas donné la parole. Nous allons encore prendre trois ou quatre questions et nous clôturerons la réunion. Monsieur, attendez, c'est moi qui gère la réunion. Monsieur CHERRIER va donner des éléments de réponse et, ensuite, nous prendrons trois ou quatre questions que je vous demande de faire concises. Monsieur CHERRIER apportera des éléments de réponse pour l'ensemble.

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

Pour les délais, je l'ai déjà évoqué. Le projet est aujourd'hui dans le cadre d'une concertation devant permettre de faire une synthèse à la fin de l'année 2016 et, ensuite, d'organiser le dossier. Nous sommes donc sur un projet avec une DUP en 2019 et un début des travaux en 2022 ; ce sont les éléments globaux.

Concernant le coût de la gare, nous n'avons aujourd'hui pas chiffré ce coût. Nous avons des éléments d'évaluation de coût, mais les éléments que j'évoquais tout à l'heure (insertion sur la zone, reconstitution des liaisons et des fonctionnalités ferroviaires, et aménagements) ne sont pas encore précis. Nous n'avons pas encore suffisamment travaillé pour pouvoir donner une évaluation à peu près pertinente. Cela fait partie des objets que nous avons à définir.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je ne voudrais pas que cela suscite une forêt de questions. Madame a demandé la parole. Faites concis et nous prendrons les différentes expressions. Faites concis, s'il vous plaît, sinon nous arrêterons le micro.

Pascale CHAPIGNAC, habitante de Valbonne

Je serai très concise. J'habite le quartier de Garbejaïre.

J'ai regardé très attentivement ce que vous avez montré comme plans de tracés depuis la gare jusqu'à la Brague. Je n'ai pas réellement pu discerner où passait le trajet souterrain. Je tiens à préciser que Garbejaïre est un quartier qui a été construit selon des normes populaires (habitat HLM ou assimilé HLM), que le bâtin'est pas très costaud, il est construit sur remblais et les appartements ont déjà des fissures. Je me suis aperçue, comme vous l'avez annoncé, que vous n'avez pas fait pour l'instant d'étude d'impacts naturels sur le parc de la Bouillide, côté espaces verts. J'aimerais savoir si vous comptez faire ou si, par miracle, vous avez déjà fait une étude d'impacts sur les vibrations, le bruit, et ce qui pourrait être des nuisances sévères, pour les habitants, voire le bâti.

Je constate aussi que le projet de gare est le seul se situant vraiment dans une zone très habitée.

Merci beaucoup.

Applaudissements.

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

Je ferai une réponse rapide. Je vous renvoie à la réalisation du dossier. Je comprends ce que vous évoquez, il ne s'agit cependant pas de la seule proposition faite. La proposition de gare aux Bouillides est une proposition de gare aux Bouillides avec un certain nombre de contraintes que vous évoquez. Pour autant, il existe d'autres propositions de gare ; la solution des Bouillides n'est donc pas unique. Vous la présentez comme si elle était une gare obligatoire, mais elle fait partie des propositions, comme les autres. Il faut probablement vous exprimer en faveur d'autres positions de gares ou pas du tout, comme vous le souhaitez. Encore une fois, c'est une proposition.

Les contraintes que vous évoquez (nuisances, vibrations, bruit) ne sont pas spécifiques à la gare de Garbejaire. Il s'agit de quelque chose existant sur l'ensemble des réalisations. Quelles que soient les variantes, nous retrouvons ces problèmes et nous avons une ingénierie nous permettant d'aborder ces sujets. Je l'ai dit tout à l'heure, nous aborderons les items particuliers de traitement de ces enjeux (nuisances, bruit, etc.) pour pouvoir apporter des méthodes de construction lorsque les choix de tracés seront faits. Aujourd'hui, nous disposons de tous les éléments permettant de le faire et nous faisons une conception permettant de limiter l'ensemble de ces enjeux.

Concrètement, les conditions dans lesquelles nous mettons en place les réductions de bruit, etc., font partie des éléments liés à l'implantation précise. Or ce n'est aujourd'hui pas plus précis aux Bouillides qu'au Fugueiret, qu'aux Bréguières ou qu'à Cannes, puisque le choix n'est pas fait. Nous n'allons donc pas faire de protection précise partout alors que nous ne connaissons pas la position de gare, c'est une position claire.

Sur les études d'impacts, de façon globale, nous avons fait l'ensemble des études d'impacts sur la zone de passage préférentielle. Si je regarde les points concernant strictement les zones que vous avez évoquées, je pense que nous avons dû les aborder. Sur ce point, une nouvelle fois, vous pouvez aussi aller dans les permanences et nous aurons des ateliers qui évoqueront ces sujets. Je vous invite à venir nous rejoindre et à vous y rendre.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous propose que nous prenions l'ensemble des questions restantes et SNCF Réseau répondra à l'ensemble.

Monsieur J.P. LORNET, usager

Je suis usager TER au quotidien et aussi usager TGV. Ma question s'adresse à Monsieur CHERRIER et elle va d'abord passer par trois rangs devant moi pour rappeler quelques réalités. La technopôle de Sophia-Antipolis, ce sont bien 35 000 salariés, 1 500 raisons sociales et 2 300 hectares. Je me tourne vers vous, Monsieur CHERRIER, puisque vous avez d'excellentes connaissances du réseau TGV en France, car je voudrais vous rappeler l'histoire du TGV...

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Faites bref.

Monsieur J.P. LORNET, usager

Je voudrais vous rappeler l'histoire du TGV Paris-Lille et vous citer la gare d'Ablaincourt, appelée « la gare des betteraves ». Ma question est la suivante : j'ai l'impression que la future gare TGV de Sophia-Antipolis sera la gare du TGV et du béton et ne desservira absolument pas les besoins des usagers.

Ma deuxième réflexion porte sur les difficultés en termes de réseau pour les TER montant vers Grasse qui ont pour effet de sectionner le canton qui se situe à la hauteur de La Bocca. Des travaux seront engagés pour un an, vous l'avez dit, à hauteur du Bosquet et de Mouans-Sartoux. Ma réflexion est la suivante : pourquoi ne pas envisager une ligne TER Grasse-Cannes La Bocca, que resterait ainsi en ligne aller-retour, non plus avec 2 TER/heure, mais 3, voire 4 TER/heure. Je rappelle que le temps de parcours entre Mouans-Sartoux et Grasse est de 9 minutes.

Je vous remercie.

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

Je ne reviens pas sur les positions que vous avez par rapport à la desserte Ouest Alpes-Maritimes. Nous avons montré la carte de desserte et d'utilisation de cette gare qui montre que cette gare a une réelle efficacité. Tout est probablement contestable, mais nous considérons et l'ensemble des études que nous présentons considèrent qu'il y a une réalité de besoin de desserte de Sophia-Antipolis.

Je rappelle aussi que cette gare n'est pas issue d'une imposition de SNCF Réseau pour dire et décréter qu'il y a besoin d'une gare ici, mais qu'elle relève d'une demande faite en concertation publique en 2011. À l'origine, nous avons proposé une gare à Mouans-Sartoux en interconnexion avec le système ferroviaire, mais la desserte de Sophia-Antipolis a été privilégiée. C'est une concertation comme celle-ci qui a abouti à cette desserte. Nous avons donc fait les études pour cela et nous considérons, en toute connaissance des études, qu'elle est efficace.

Sur la ligne TER de Grasse, je laisserai Nicolas GUYOT répondre.

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

Il est certain que la bifurcation de Grasse est l'un des éléments importants du système, puisqu'il s'agit d'un élément restrictif, contraignant. Nous avons des réflexions pour l'aménager et réduire les problématiques qui tiennent à la signalisation et au cisaillement. Peut-être faudrait-il même la déniveler un jour, et c'est l'idée que nous avons en Priorité 2.

Pour les liaisons entre Grasse et La Bocca, je ne suis pas complètement légitime pour répondre. *A priori*, ce serait plutôt au Conseil régional (autorité organisatrice des transports) de se prononcer sur ce sujet. Aujourd'hui, à notre sens et d'après nos études, une ligne navette entre Grasse et La Bocca aurait peu de pertinence socioéconomique. Autrement dit, elle aurait un rapport

coût/remplissage assez important et probablement trop important pour que le Conseil régional la lance. Encore une fois, je ne suis pas totalement légitime pour répondre à cette question, puisqu'il s'agit d'une question d'équilibre du territoire, d'aménagement, etc.

Romain REPETTO, habitant de Mougins

Je vais essayer de faire le plus court possible. J'ai bien conscience des nuisances que pourrait occasionner une gare à Sophia-Antipolis. En revanche, une gare aux Bréguières – pas besoin d'étude – entraînerait purement et simplement l'expropriation d'une cinquantaine de personnes et de quatre ou cinq commerces, dont le mien qui – il me semble utile de le préciser – est unique dans la région. Je me posais donc la question de la pertinence de l'implantation d'une gare aux Bréguières, tout simplement.

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

Je comprends le souci que vous avez et il est parfaitement légitime. C'est un peu le problème que nous trouvons dans la mise en place d'une infrastructure. Elle a des impacts sur le territoire, notamment sur ce que vous évoquez. Je considère qu'à partir du moment où la solution de gare aux Bréguières serait retenue, nous aurions à nous voir et à discuter précisément des conditions dans lesquelles vous êtes particulièrement touché (ou pas) par l'infrastructure et des conditions dans lesquelles nous prendrions en compte les indemnités nécessaires.

Pour autant, nous n'en sommes pas tout à fait là, puisque des choix de gares sont à faire et rien ne dit que la gare sera faite aux Bréguières. Toutes les positions de gare – nous l'avons vu sur Garbejaire – ont des impacts. Il y en a au Fugueiret et il y en a probablement à Cannes. C'est une condition malheureuse d'un territoire extrêmement contraint dans lequel nous avons ces positions. Par contre, nous mettrons en place toutes les conditions économiques de prise en compte de ces situations pour les gérer au mieux. C'est le cas de toutes les réalisations d'infrastructures de ce type, partout.

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

Une remarque préliminaire. J'ai entendu des gens de Biot s'opposant à l'idée de gare à Sophia considérant que c'est trop cher et trouvant merveilleux le choix de Cannes-La Bocca, mais je pense qu'il faut se dire que l'on ne fera pas une gare TGV à Cannes-La Bocca sans Ligne Nouvelle. S'il y a une Ligne Nouvelle, elle passera quelque part. Le choix de la gare TGV n'influe pas là-dessus, il faudra bien que la ligne passe quelque part. De surcroît, il ne faut pas être devin pour deviner que le projet avec une gare à Cannes-La Bocca coûtera au moins 1 milliard d'euros ou plus, plus que le projet initial, même si la SNCF n'a pour l'instant pas l'air d'avoir fait une estimation.

Je voudrais revenir sur l'origine des trafics, puisque vous avez présenté un schéma intéressant sur les gens pouvant accéder à Cannes-La Bocca ou à Sophia-Antipolis et j'ai constaté une différence de 90 ou 100 000 personnes, ce n'est pas rien. J'ai constaté que Cannes n'est pas oubliée si la

gare est à Sophia, puisque si la gare est à Sophia, toute la zone que vous entouriez englobait tout Cannes. Par contre, pour Cannes-La Bocca, j'ai constaté qu'une large partie de Sophia-Antipolis, d'Antibes et de la CASA n'était pas incluse dans la zone de pertinence de la gare. Dans tous les cas, Cannes n'est pas oubliée.

Une question a été posée, mais vous n'y avez pas répondu, concernant la pertinence (en Priorité 2) de faire un raccordement venant de la Ligne Nouvelle, de l'Estérel et de la Siagne, pour se rabattre sur la ligne Cannes-Grasse et pour que les TGV devant desservir la gare de Cannes centre puissent y arriver rapidement. Beaucoup de gens l'ont dit, c'est un enjeu, il y a des touristes à Cannes, il y a le Palais des festivals, etc. Sur cette virgule, j'aimerais bien que vous répondiez.

Une dernière question à laquelle vous n'avez pas répondu – cela a été un peu évoqué derrière moi, mais pas sous cette forme – concernait la déviation de la ligne Cannes-Grasse. Dans le projet de gare TGV à Cannes-La Bocca, envisagez-vous le fait que la ligne Cannes-Grasse arrive par l'ouest du site de Cannes Marchandises pour éviter d'avoir des débats « *est-ce que l'on va à Cannes-La Bocca ou à Cannes centre ?* » et que l'on puisse enfile les deux gares ? Est-ce quelque chose que vous envisagez ou non ? Si oui, quelle est la complexité ?

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

Je viens de répondre. Nous venons d'avoir des éléments évoqués sur cette déviation de la ligne Cannes-Grasse. Je laisserai Nicolas GUYOT répondre sur la virgule. Pour l'instant, les conditions de desserte de Grasse à la gare de Cannes-La Bocca ne sont pas remplies, nous venons de le dire. Nous considérons que les trafics ne sont pas forcément en rapport d'une balance socioéconomique qui soit positive.

Ensuite, cela a été dit, mais j'aurais dû le dire en premier puisque c'est le plus important, si l'infrastructure le permet ce n'est pas SNCF Réseau qui décide du service ferroviaire, mais l'autorité organisatrice des transports pour laquelle nous travaillons, c'est-à-dire la Région. C'est la Région qui finance la SNCF pour l'application des services. Il ne revient donc pas à SNCF Réseau de décider s'il y aura une desserte directe de Grasse à Cannes-La Bocca – aujourd'hui, nous considérons que ce ne sera pas forcément le cas –, mais à la Région de répondre à cela et de mettre en place les services qui le permettront.

Pour la virgule, c'est Nicolas GUYOT qui va répondre.

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

Sur le schéma qui va être affiché, je pense que l'on peut en effet comprendre l'idée dont il s'agit. En Priorité 2, dans le schéma de base sur lequel nous avons travaillé jusqu'à présent dans les solutions initiales étudiées par SNCF Réseau, il s'agirait de créer ce raccordement qui permettrait de redescendre sur Cannes en bénéficiant des gains de temps de parcours apportés par la Ligne Nouvelle.

Cela n'a pas été étudié jusqu'à présent. Ce n'est pas forcément en cohérence avec l'idée du développement urbain de Cannes-La Bocca, mais il est vrai qu'en fonctionnalités, c'est quelque

chose qui s'approche davantage d'une solution de gare TGV à La Bocca dans le sens où les deux itinéraires parallèles de la côte (entre Cannes et Nice) et celui passant par Sophia bénéficieraient tous les deux des gains de temps depuis l'est Var. Je vous encourage à faire part de ces réflexions et à les déposer, cela peut aussi être un plus à la concertation.

Il y a tout de même une difficulté – il faut le dire – puisque, techniquement, ce raccordement est assez complexe. En effet, nous avons la vallée de la Siagne un peu plus loin et, dans ce secteur, il faudrait un deuxième raccordement venant se superposer au raccordement de la boucle nécessaire. Techniquement, ce n'est pas évident, mais d'autres choses ne le sont pas non plus.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Merci. Enfin ! Je m'adresse à Monsieur le Garant comme je l'ai fait il y a deux jours, à Nice, où en préambule j'ai posé la question de la manière dont se déroule la concertation.

Ce soir, si je ne fais pas erreur, c'est la troisième réunion consacrée aux gares. C'est la troisième et dernière réunion plénière. J'avais rappelé à Monsieur le Garant que, lors du petit Comité territorial auquel étaient conviées les associations locales et qui s'est tenu au mois de novembre 2015, ensemble (les quatre associations locales et départementales), nous avons demandé la création d'ateliers sur les gares, le fret et les impacts environnementaux. Cette résolution a été remise à Monsieur le Préfet. Nous avons reçu le compte rendu du Comité territorial six mois après qu'il se soit tenu sans que soit jointe cette demande, qui n'était pas une supplique, mais quelque chose de sérieux, fondé sur des années de débats publics antérieurs.

Vous avez ce soir consacré une soirée aux gares. Nous sommes très heureux qu'enfin la question de la gare à Cannes-La Bocca soit posée franchement et clairement par les élus. La gare à Cannes-La Bocca, nous l'avons demandée bien avant le débat public. Nous l'avons étayée, mais elle n'a jamais été examinée. Jamais, jamais. Vos collaborateurs – ce n'était pas vous, mais votre frère, votre prédécesseur – avaient prétendu qu'il était impensable d'envisager de faire passer des trains d'une Ligne Nouvelle au niveau de La Bocca à cause de servitudes aériennes. Nous avons laissé dire, parce que cela paraissait tellement ridicule, et nous attendons aujourd'hui un démenti des services techniques de la ville de Cannes pour nous expliquer comment, il y a quelques années, une chose était impossible et paraît l'être maintenant, puisqu'enfin vous vous y attellez.

La question est : est-il raisonnable de clore une concertation sur un sujet que vous n'avez pas examiné vous-même et qui vous décontenance ? On le voit dans vos présentations embarrassées, puisque vous faites appel à toutes sortes de graphiques et, apparemment, vous n'y voyez pas clairement. C'est peut-être l'occasion de vous faire aider dans vos réflexions par des citoyens, des associations, des collectifs qui, depuis des années, se penchent sur ces questions.

Alors, je ferai une dernière remarque, parce que je demande aussi à Monsieur le Garant s'il est satisfait de la manière dont les échanges se déroulent, de la manière dont il faut lever le bras toute une séance pour avoir enfin voix au chapitre. La manière dont vous parliez, en préambule – pas ce soir, mais vous l'avez oublié –, de temps de paroles clairement équilibrés et répartis est logique et

légitime. L'avez-vous respecté ? Je demande, Monsieur le Garant, à ce que cette concertation s'approfondisse par des méthodes qui ne soient pas celles d'aujourd'hui. Nous avons connu de vrais débats – c'étaient des débats publics –, nous avons aussi connu des concertations sérieuses, mais ce n'est pas le cas depuis que vous avez relancé l'opération.

Je le dis aux membres de cette assemblée : 40 associations ou fédérations ont, la semaine dernière, adressé une réclamation à Monsieur le Président de la Commission nationale du débat public pour se plaindre de la manière dont la première tranche de la concertation s'est déroulée.

Merci.

Applaudissements.

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

Je vais répondre très brièvement, puisque, Monsieur MOLINARI, vous avez fait presque la même intervention à Nice, il y a deux jours. Je ne vais pas répéter ce que j'ai dit il y a deux jours, je me contenterai de répondre aux éléments supplémentaires. Je m'exprimerai sur cette concertation comme je dois le faire, lorsque je rendrai mon rapport à la la CNDP.

En ce qui concerne les demandes d'ateliers que vous formulez, je vous rappelle que ce point a été traité en collège des acteurs au mois d'avril 2016 et qu'il n'y a pas eu de proposition d'atelier sur le fret. Je n'étais moi-même pas convaincu par un atelier sur le fret et vous êtes le seul à en reparler maintenant. S'agissant des gares, il n'y a pas d'atelier sur les gares, mais des réunions de gares prenant le temps devant être pris. De ce point de vue, je trouve la réunion d'aujourd'hui relativement exemplaire. Il est vrai que chacun parle un peu longtemps, mais il est difficile d'aboutir à un respect de temps de parole complètement minuté.

Pour ce qui est du dernier point, j'ai bien noté que vous aviez écrit au Président de la CNDP. Je n'ai pas cette lettre, je ne peux donc pas m'exprimer sur ce point.

Une dernière chose : la semaine prochaine et fin novembre, des ateliers seront consacrés aux questions d'environnement, mais aussi à d'autres questions. J'ai cru comprendre – je me tourne vers Monsieur CHERRIER qui, je le pense, me confirmera ce point – que le maître d'ouvrage a prévu d'écrire à toutes les personnes inscrites pour leur demander les sujets qu'elles veulent voir traités. Je vous invite donc à utiliser ce dispositif. Encore une fois, je crois qu'il est essentiel que cette concertation traite des objectifs et des modalités du projet et qu'elle ne s'enferme pas dans un débat sur la méthode.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Messieurs, merci d'avoir accepté d'attendre encore un peu.

Monsieur HEUSE, habitant de Mougins

Monsieur le Garant, je pensais que nous faisions une réunion par gare. Ici, il y a deux gares, nous devrions avoir deux réunions et donner un peu plus la parole aux gens de Sophia, aux gens de Mougins, etc. Ici, la réunion a été monopolisée par le sujet de Cannes, c'est un premier point.

Mon deuxième point est que la France a organisé la COP 21 il n'y a pas très longtemps pour combattre le changement climatique. Je pense que la SNCF a une stratégie de protection du futur et s'attend à ce que la montée des mers impacte ses infrastructures sur le littoral, éventuellement aussi les gares, puisque deux mètres de hausse de la mer sont prévus dans les années à venir. J'imagine que c'est la raison pour laquelle on fait une ligne un peu plus au nord, pour protéger l'infrastructure et desservir Nice dans le futur.

J'aimerais bien savoir si, en fait, cette infrastructure ne contribue pas elle-même à la dégradation du climat. Il a été fait un bilan carbone dans le métro de Paris et il a été démontré qu'il faudrait plus de 40 ans après la construction pour compenser la quantité de CO₂ rajoutée dans l'atmosphère. S'il faut 20 ans pour construire le métro de Paris, il faudra attendre 2060 ou 2100 et il y aura beaucoup de solutions alternatives au pétrole d'ici là. Les solutions mises en place sont donc des contributrices nettes en bilan carbone et défavorisent le climat.

Je pense qu'ici aussi il vaudrait la peine de savoir s'il n'existe pas de solution alternative, plus rapide et moins chère, pouvant être mise en place. 400 millions d'euros, c'est 10 % du budget de la ligne Cannes-Nice. On peut mettre en place des bus à haut niveau de fréquence, des trams, on peut faire de meilleurs ronds-points. Je ne pense pas qu'une gare à Sophia résoudra le problème de circulation des travailleurs au quotidien.

Je voudrais savoir si un bilan carbone peut être fait dans le cadre de l'enquête d'utilité publique future.

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

Je ne sais pas. J'ai envie de vous retourner la question. Combien de centaines de milliers de personnes sont transportées depuis des années par le métro parisien ? Je pense que ces gens ont tous besoin de bosser et de se déplacer. La question du bilan carbone est réelle, mais la question de la nécessité absolue de se déplacer à Paris avec le métro me paraît cruciale. Aujourd'hui, prendre le prisme de l'impact du métro par le bilan carbone me semble un raisonnement extrêmement périlleux.

Dans la région, je sais qu'il y a des besoins de déplacement. Vous avez évoqué la montée des eaux et nous essayons effectivement d'aborder les changements climatiques dans nos études. Cependant, la ligne littorale est aujourd'hui en place et sert. Nous ne la déplaçons pas, puisqu'elle a une vocation. Si nous mettons une ligne sur l'arrière-pays, ce n'est pas pour lutter, *a priori*, exclusivement contre la montée des eaux, mais uniquement pour mettre en place un système ferroviaire performant qui réponde à la demande la clientèle (avoir 7 à 8 trains, ou plus, sur la ligne littorale) et pour pouvoir séparer les flux afin d'avoir une desserte de l'arrière-pays qui a été jugée – je me répète encore une fois – nécessaire.

Les études de climat entrent dans la matrice multicritères, entrent dans les choix et les études que nous menons pour essayer d'aborder ces choses. Avec l'État, nous essayons de prendre en compte ces enjeux. Des ateliers sur les secteurs ferroviaires et l'environnement et le

développement durable auxquels je vous invite à venir. Nous pourrions y aborder ces sujets, mais, une fois de plus, il me paraît extrêmement délicat d'aborder uniquement les enjeux de transport et de déplacement dans une région sous ce prisme. Nous savons les impacts qu'a la mobilité sur l'énergie et l'économie d'un territoire uniquement par le prisme du bilan carbone. Il faut le faire, c'est l'un des enjeux.

À mon sens, encore une fois, il me semble que toutes les données précises montrent que le système ferroviaire (en tant que système de déplacement quotidien important) apparaît comme le système ayant le moins d'impact sur le bilan carbone général ou sur le territoire. Ce n'est pas moi qui le dis, mais c'est tout simplement la réalité de prise en compte des enjeux du territoire.

Monsieur HEUSE, habitant de Mougins

À l'usage, on comprend bien qu'un train sur une ligne existante consomme beaucoup moins qu'une voiture. La construction d'une infrastructure comme un tunnel est extrêmement coûteuse en carbone.

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

C'est évident, mais c'est la même chose de construire un tunnel pour des voitures. Aujourd'hui, nous avons un besoin et, si nous disons que nous ne faisons rien (nous avons un constat de système ferroviaire bloqué, parce que nous ne pouvons pas faire un tunnel), nous assumons que toute la région et d'autres régions soient dans une thrombose routière – c'est le cas et elle augmentera. Dans ce cas, il faut que l'on assume que l'on ne sait pas adapter le système aux déplacements du futur. Je n'invente pas cela, il y a des besoins.

Il faut vraiment apporter des réponses à cela. Il y a effectivement des enjeux sur la construction et nous essayerons de compenser des choses. Lorsque nous parlons de mesures compensatoires, cela en fait partie. Il s'agit de regarder comment cela se fait, quelles sont les dépenses en bilan carbone et comment nous les compenserons dans les travaux que nous aurons à faire. Vous avez raison sur ce point, mais ce n'est pas un élément suffisant pour ne pas faire un projet, puisque les besoins sont liés aux besoins de la population en déplacement et en travail.

Loïc CUENOTT, habitant de Mougins

Bonsoir. Je rejoins le fait que dire que si nous pouvons choisir de ne pas avoir de gare, ce peut aussi être une solution, parce qu'avec ce coût de projet, il y a d'autres possibilités pour améliorer le transport sur Sophia-Antipolis. S'il y avait une gare à choisir, je pense que celle de Mougins (Les Bréguières) est complètement inadaptée, parce qu'elle est extrêmement loin de Sophia-Antipolis. Les routes pour y accéder sont inexistantes et, vu le nombre de personnes qui y arriveraient, je trouve que cette gare serait complètement inadaptée.

J'aurais une question au niveau du planning. D'après ce que vous nous avez dit, vous aurez une réunion de synthèse qui aura lieu le 20 décembre 2016. Cette réunion synthétisera tout ce qui aura été dit. Suite à cela, quand le choix d'une ligne – s'il y a vraiment un choix de ligne, donc de gare –

aura-t-il lieu ? Est-ce que ce sera d'ici début 2017 ou mi 2017 ? J'aimerais avoir une idée estimative de cette date.

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

Sur votre première intervention, il n'est absolument pas complet de dire que le coût du projet permet d'améliorer la desserte de Sophia-Antipolis. Ce n'est pas le projet. Les 4,2 milliards d'euros ne sont pas là pour desservir Sophia-Antipolis, mais pour :

- désaturer la zone azuréenne ;
- permettre un doublement des services sur la ligne littorale ;
- créer une alternative à la ligne historique.

La desserte de Sophia-Antipolis en fait partie, mais dire que ce sont 4,2 milliards pour desservir Sophia-Antipolis est totalement erroné. La réalité est que ce sont 4,2 milliards d'euros pour construire une nouvelle infrastructure permettant de doubler les trafics du quotidien sur la ligne littorale et de permettre les évolutions des trafics à long terme. Nous avons aujourd'hui 46 millions de passagers transportés en PACA par le système ferroviaire et nous attendons 90 millions dans les années futures. Nous ne sommes pas capables de le faire avec le système ferroviaire d'aujourd'hui, il faut doubler la ligne. Les 4,2 milliards d'euros sont le coût de la désaturation de la zone azuréenne et 2,5 milliards représentent le coût de la désaturation sur Marseille. C'est cela le projet.

Sur la synthèse que nous ferons, si je ne me trompe pas, ce sera le 19 décembre 2016 ici. Nous ferons une synthèse de l'ensemble du projet et de ce que nous aurons entendu plus spécifiquement ici. Le 20 décembre, ce sera à Marseille et dans le Var le 21 décembre. À partir de cette synthèse que nous aurons produite, nous présenterons un document de synthèse reprenant ce que nous aurons dit en réunion pour le présenter au Comité de pilotage, aux cofinanceurs du projet. Il y aura Monsieur le Garant et l'ensemble des cofinanceurs. À partir de cette prise en compte, en fonction de ce qui sortira de cette synthèse, le maître d'ouvrage fera une proposition.

Il y a plusieurs scénarios et l'on peut admettre que des choix de tracés aient été faits partout, que des positions de gares ressortent préférentiellement ainsi que des positions de tracés. Dans ce cas, le maître d'ouvrage dira : « *Les propositions qui sont celles-là nous paraissent cohérentes avec le projet et nous proposons de les acter en Comité de pilotage* ». Si des choses sont incertaines, nous proposerons que, sur tel ou tel endroit, les études soient poursuivies de manière à pouvoir arriver à une synthèse, nous pourrions refaire une concertation publique plus tard. Je ne sais pas quelles seront les préconisations, puisqu'elles seront mises en place en fonction de la concertation.

Si nous arrivons à avoir, y compris avec des préconisations, la capacité de passer en Comité de pilotage début 2017, nous enverrons – avec l'accord du Comité de pilotage – le dossier au Ministre dans le cadre d'un dossier ministériel en présentant les choix préférentiels. Le Ministre signera le document dans son temps – c'est normalement assez rapide (un ou deux mois) – et dès que cela

reviendra signé, nous repasserons en Comité de pilotage et nous irons chercher l'autorisation de poursuivre les études d'approfondissement pour constituer le dossier d'enquête d'utilité publique sur la base des choix qui auront été faits.

Cette période de concertation est importante, nous ferons la synthèse les 19, 20 et 21 décembre 2016. Nous présenterons cette synthèse en Comité de pilotage fin janvier 2017 et, ensuite, nous aurons le processus d'approfondissement sur la base de ces tracés. Nous sommes donc bien dans une période importante. Le choix sera fait à partir du Comité de pilotage et de la décision du Ministre qui arrivera fin mars 2017, par exemple.

Thomas ONZON, Directeur Général des Services Techniques de la ville de Cannes

Pourriez-vous remettre la diapositive 291 ? Vous comprendrez que je suis éminemment favorable à la solution sur Cannes-La Bocca pour les raisons évoquées. Sans opposer les deux solutions présentées, puisque la personne au fond de la salle est beaucoup intervenue sur cette diapositive, j'aimerais revenir sur le fait que les chiffres de population que nous voyons ici supposent que l'on roule bien et sont indépendants des conditions d'accessibilité aux deux gares.

L'emplacement en bleu est extrêmement facile d'accès, cela a été brièvement dit, mais je le répète, puisque l'on a quasiment une deux fois deux voies sur un kilomètre pour être à l'échangeur autoroutier avec une bretelle en cours de réalisation. ESCOTA a eu la DUP pour ce faire cet été. De l'autre côté (le périmètre rouge), les 360 000 habitants situés à moins de 20 minutes, ce n'est que dans l'hypothèse où l'on roule bien. Nous savons bien qu'en partant de Cannes centre, ne serait-ce que pour remonter à l'autoroute, il faut déjà plus de 20 minutes assez usuellement parlant. Ces cartes sont donc théoriques et ne reflètent pas l'accessibilité réelle des deux sites.

Un sujet a été peu évoqué, et c'est un sujet sur lequel le site de La Bocca est assez fort, il s'agit de la multimodalité (ou intermodalité). Là où la gare est envisagée à La Bocca, elle sera à 200 mètres du tracé du BHNS que la Communauté d'agglomération des Pays de Lérins est en train de développer. En 20 minutes de bus, nous aurons donc presque l'ensemble des habitations de la CAPL (Communauté d'agglomération des Pays de Lérins) connecté à cette gare.

Je pense que l'accessibilité des deux sites n'est pas représentée sur la diapositive qui est ici. Il ne faut pas prendre cela comme argent comptant. Sur ce qu'a dit Monsieur GUYOT tout à l'heure, il est beaucoup plus compliqué de mesurer les zones de chalandise. Les aspects de l'intermodalité et de l'accessibilité me paraissent primordiaux.

Applaudissements.

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

Je confirme que l'implantation d'une gare est complètement liée à la dynamique des mobilités et des aménagements. Je suis entièrement d'accord avec ce qui vient d'être dit.

Michel RAYBAUD, association « Les Amis du Rail Azuréen »

Je voudrais rappeler que les Amis du Rail sont évidemment favorables à tout ce qui peut favoriser le développement des transports ferroviaires. Je voudrais dire aux gens qu'il ne faut pas avoir peur du chemin de fer, puisque nous sommes dans une conurbation de plus de 1 million d'habitants. Toutes les grandes capitales européennes ou, en Allemagne, n'importe quelle ville de 500 000 habitants a son réseau RER sans que cela fasse aucun problème. Ce qui est proposé ici est (cette boucle) va favoriser les échanges et nous y sommes entièrement favorables. La désaturation de la ligne littorale, nous y sommes également favorables.

Maintenant, pour ce qui concerne les choix de gare, s'agissant de Sophia-Antipolis, c'est à la concertation d'en juger. S'agissant de la gare de Cannes-La Bocca, ce n'est pas rédhibitoire d'avoir une gare à Cannes-La Bocca, parce que c'est un quartier en devenir qui mérite une gare digne de ce nom. Il y a tout de même 30 000 personnes à La Bocca. Si l'on considère Mandelieu, c'est un bassin de 50 000 personnes qui méritent d'avoir une gare digne.

Il est vrai qu'il faut également pouvoir favoriser la dualité entre les services longue distance (TGV) et les dessertes locales, ce que permet le ferroviaire. Si nous pouvons faire émerger une gare à Cannes-La Bocca permettant d'accueillir, en équilibre, les trains locaux et les TGV, ce sera très bien, ceci sans remettre en cause le projet initial de ligne de Priorité 2 vers l'est du Var.

Voilà ce que je souhaitais dire. Je pense qu'au niveau de Cannes-La Bocca, cela permettrait d'avoir une prolongation de tous les TER vers Cannes-La Bocca, voire Mandelieu qui a tout de même 20 000 habitants et une toute petite gare datant de la fin du 19^e siècle.

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

Je vous propose de déposer cet avis, bien entendu.

Je reviens sur vos propos, car la position de Cannes-La Bocca (TGV et TER) pose clairement la question de la Priorité 2 et de l'efficacité du système ferroviaire avec la Priorité 2. C'est clairement quelque chose que nous ne pouvons pas décider aujourd'hui, nous devons le regarder. *A priori*, à partir du moment où l'on a une gare TGV-TER importante à l'entrée du territoire à Cannes-La Bocca, il y a assez peu de cohérence à ce qu'une ligne directe vienne alimenter une gare à Sophia sans alimenter Cannes-La Bocca.

Je l'ai dit en préambule à la réunion, cette question doit être posée. Cela remet les conditions de réalisations des études « dans le *pipe* » pour la pertinence de ce réseau. Nous devons vraiment avoir un travail permettant de comparer les deux solutions de façon à avoir un choix qui soit efficace. De toute façon, nous en discutons aujourd'hui, mais je peux vous garantir que la gouvernance du projet (l'État) voudra connaître exactement la pertinence de ces différents scénarios, parce que les investissements sont lourds – nous sommes d'accord – et qu'ils doivent être liés à des logiques de pertinence et des logiques socioéconomiques.

Cette distribution directe doit être comparée et c'est donc la plus efficace qui le sera. Aujourd'hui, faire passer l'ensemble des trains sur Cannes paraît un petit peu plus pertinent si l'on met la gare à Cannes-La Bocca plutôt que de les faire passer directement.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous prenons une dernière question, puisque la salle se dégarnit.

Claire OLIER, habitante de Valbonne

Je représente Garbejaire et je voudrais préciser qu'il ne faut pas oublier que nous sommes 4 400 habitants. La nuisance d'une gare aux Bouillides perturberait les 4 400 habitants d'un quartier modeste et nous enlèverait aussi notre parc. Ce n'est peut-être rien, mais pour nous c'est beaucoup.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je vous remercie pour votre présence, votre participation et les différents échanges qui ont eu lieu. Vous retrouverez les éléments issus des travaux de ce soir sous quinzaine sur le site internet. Merci encore de votre présence.

La réunion se termine à 21 heures 25.