

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE LOCALE DE SAINT-LAURENT-DU-VAR 27 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 08/11/2016

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



SOMMAIRE

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

| | |
|--|----------|
| PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR | 5 |
|--|----------|

| | |
|-------------------------------|-----------|
| ECHANGES AVEC LA SALLE | 13 |
|-------------------------------|-----------|

La réunion s'ouvre à 18 heures 08.

La réunion est animée par Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH).

PRESENTATION DES PARTICIPANTS

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Bienvenue à tout le monde. Nous sommes dans une réunion publique locale dans le cadre de la concertation autour du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (PCA). Je vais tout de suite passer la parole à Monsieur le Maire pour un petit mot de bienvenue.

Joseph SEGURA, Maire de Saint-Laurent-du-Var

Merci, Madame. Mesdames, et Messieurs, bonjour. Mes chers collègues, élus, majorité et opposition, merci pour votre présence. Merci à vous tous, Laurentins, d'être présents pour ce qui nous intéresse aujourd'hui, pour cette concertation publique pour cette Ligne Nouvelle. Je remercie Monsieur LEGRAND, Monsieur CHERRIER et Monsieur GUYOT pour cette présentation. Nous en attendons beaucoup, parce qu'il y a beaucoup d'inquiétudes au niveau de cette Ligne Nouvelle. Si vous le permettez, je voudrais rappeler juste la position de la Mairie par rapport à cette Ligne Nouvelle.

Nous n'allons pas nous fâcher tout de suite, nous allons attendre un peu, mais il est important de nous entendre. Aujourd'hui, on nous impose cette Ligne Nouvelle qui va traverser Saint-Laurent-du-Var en ligne aérienne, avec tout un quartier qui est en pleine mutation au niveau de la gare. Aujourd'hui, la question qui se pose est : n'y a-t-il pas d'autres solutions qu'une ligne aérienne ? Nous avons fait cette proposition à la municipalité avec l'ensemble des élus, opposition et majorité, que j'ai réunis par deux fois au mois de juin et au mois d'octobre et nous sommes tous d'accord unanimement : aujourd'hui, cette ligne doit être enterrée, elle doit être souterraine. Nous avons fait cette proposition de la ligne souterraine en passant sous le fleuve Var. On traverse bien l'Atlantique, on peut traverser 200 mètres sous le fleuve Var. Cela ne semble pas si impossible que cela.

Nous avons fait cette proposition de traverser le fleuve Var en ligne souterraine, et naturellement, vos services sont venus nous expliquer qu'il y avait une difficulté. Nous nous sommes vus, comme je viens de le rappeler, avec l'ensemble des élus, opposition et majorité, vous nous avez expliqué le projet et je vous ai demandé de revoir votre copie, parce qu'il n'était pas question pour nous, municipalité, aujourd'hui de laisser des lignes aériennes anéantir un quartier en pleine évolution. Alors que nous sommes devenus aujourd'hui une zone touristique internationale, que nous avons une dynamique du port, que nous avons des quartiers aujourd'hui en pleine progression démographique, en mutation dynamique au niveau de cette commune, il n'était pas question de laisser faire tout et n'importe quoi.

On nous impose cette ligne. Je pense qu'aujourd'hui, il est important de nous entendre. Je remercie aussi Monsieur CASTEL, Directeur de la DDTM (Direction départementale des territoires et de la mer), d'être présent et qui représente l'État. Puisque nous avons eu une réunion avec Monsieur le Préfet, ma position a été très claire et elle n'a jamais changé : nous souhaitons une ligne souterraine. Quand je dis « ligne

souterraine », il y avait des possibilités. Cela pouvait être une ligne souterraine qui allait faire encore des quartiers plus en démolition, puisqu'il fallait préempter et aussi avoir des prescriptions au niveau de certains immeubles, ce que je ne souhaite pas. Je vous ai donc demandé de réfléchir sur d'autres projets, de nous faire des propositions par la suite, et vous viendrez nous les présenter.

Je tiens à vous dire, à vous toutes et à vous tous, Laurentins, qu'aujourd'hui, c'est une concertation publique. Vous allez - et vous avez le devoir de - vous exprimer sur cette Ligne Nouvelle. Nous sommes à vos côtés, parce qu'aujourd'hui, il est important de travailler ensemble sur ce projet. Rien ne pourra se faire sans vous et avec nous, et avec les responsables de la SNCF que je remercie une nouvelle fois d'être présents, parce qu'aujourd'hui, c'est un quartier de Saint-Laurent-du-Var que nous avons obligation de traverser.

Nous sommes là depuis mars 2014, on ne nous a pas demandé où allait être placée la gare multimodale. On ne nous a pas demandé non plus comment on pourrait travailler sur une ligne dans une autre dimension. En tout cas, on nous impose aujourd'hui cette ligne qui doit traverser Saint-Laurent-du-Var.

Il y a des projets, vous avez potentiellement la possibilité de réfléchir et de nous proposer d'autres solutions. Je le dis très clairement et je vous le demande aujourd'hui : faites-nous des propositions, non seulement pour mettre cette ville dans le sens de la marche et de la dynamique que nous souhaitons, qu'elle soit non seulement dynamique, mais aussi revalorisée par ce que vous allez faire, même si cela a un coût pour la SNCF. Ce n'est pas nous qui le demandons, mais c'est vous qui êtes demandeurs. À partir de là, ce ne sont pas les Laurentins qui doivent subir les conséquences de cette ligne, et encore moins de ce tracé qui nous est imposé.

Voilà ce que je dis aujourd'hui. Je répète la position de la municipalité, et l'opposition est là pour le dire très clairement. Entre le cancer et le choléra, nous n'avons pas le choix ; il faut choisir quelle maladie il faut prendre, ou le cancer, ou le choléra. En tout cas, notre position est très claire : une ligne souterraine sous le fleuve Var. Maintenant, c'est à vous de nous faire d'autres propositions.

Merci, en tout cas, pour cette présentation.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Merci, Monsieur le Maire. Je m'appelle Diane JULIEN. Je travaille pour l'agence KFH en maîtrise d'ouvrage pour la concertation. Mon rôle ce soir sera de faire en sorte que l'expression de vos avis soit bien entendue et qu'elle soit bien prise en compte dans un cadre que j'aurai l'occasion de préciser après.

S'agissant de l'ordre du jour que l'on vous propose, nous allons présenter les participants, le projet, les variantes et les tracés, la suite de la concertation, et à la fin, il y aura les échanges avec le public. Les Laurentins s'exprimeront d'abord en priorité.

S'agissant des participants, vous avez Jean-Michel CHERRIER (au milieu de la tribune), qui est Directeur de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Il est accompagné de Roland LEGRAND qui est Directeur de la mission sur les Nouvelles Gares. Quand il y aura des questions plus précisément sur les gares, Roland LEGRAND interviendra. Vous avez enfin Nicolas GUYOT qui est Directeur des études. Voilà pour tous les aspects techniques.

Une personne n'est pas là ce soir, mais elle suit très attentivement et très soigneusement la concertation et la manière dont elle se déroule. C'est le Garant de la concertation, Monsieur QUEVREMONT, dont le rôle est

de veiller à votre information, à votre participation. Il est totalement indépendant, puisqu'il est nommé par la CNDP (Commission nationale du débat public) et dans cette concertation, il a souhaité donner vraiment la priorité à la participation du public, donc à votre participation, dans les réunions et par Internet. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le voir, mais un site est mis à jour quasiment quotidiennement sur ce sujet.

Concernant le cadre de cette réunion qu'il nous a demandé de respecter, ce sont 30 minutes pour une présentation rapide du projet par SNCF Réseau. Pour vos interventions, il souhaite, lorsqu'il y aura des questions, qu'elles ne durent pas plus d'une minute et que les personnes ne monopolisent pas la parole. Il y aura alors trois minutes pour échanger, avec des questions synthétiques dans lesquelles vous exprimez un avis et vous cherchez à convaincre. Bien évidemment, vous pouvez poser vos questions et continuer cette concertation sur le site Internet.

Je laisse la parole à Jean-Michel CHERRIER pour la présentation du projet. Merci.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous sommes dans le cadre d'une concertation, Diane JULIEN vient de l'évoquer. L'ensemble de nos échanges et des entretiens sont enregistrés et consignés dans un *verbatim*. La présentation faite ici et un *verbatim* seront disponibles. C'est comme cela que le Garant de la concertation peut vérifier la nature des échanges que nous avons pu avoir. Quand nous aurons des échanges tout à l'heure, il est important que les gens prennent le micro, Diane JULIEN donnera la parole et chacun s'exprimera clairement et indépendamment, de manière à ce que l'on puisse enregistrer et consigner comme il faut tous les échanges.

Le projet de Ligne Nouvelle est un projet qui a une histoire un petit peu longue. Il y a eu un débat public en 2005 sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côtes d'Azur (LGV PACA). Ce débat public a abouti à proposer plusieurs scénarios sur lesquels il n'y avait pas d'accord, des scénarios de ligne qui devaient débrancher du côté d'Aix-en-Provence pour rejoindre Nice directement en passant le long de l'autoroute A8. Nous l'avons appelé « scénario Côte d'Azur », et d'autres scénarios prévoyaient de passer par les Métropoles du Sud (Marseille, Toulon, l'est Var et Nice).

Une commission a été mise en place, et en 2009, le Gouvernement a proposé aux élus du territoire de prendre la décision de demander au maître d'ouvrage SNCF Réseau de travailler sur un scénario Côte d'Azur, c'est-à-dire le scénario qui relie Marseille, Toulon et Nice. En 2011, nous avons eu une concertation sur ce scénario de Métropoles du Sud en proposant à la concertation publique différentes zones de passages, différents fuseaux et différentes fonctionnalités. Ces études sont conduites en itération, d'abord les zones de passage, les fonctionnalités, ensuite une zone de passage préférentielle. Dans la période dans laquelle nous sommes aujourd'hui, nous avons une concertation sur les tracés et les positions de gare à l'intérieur de ces zones de passage pour instruire un dossier d'enquête d'utilité publique.

Nous sommes dans la phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique. À la fin de cette concertation, à la fin de l'année, nous essaierons d'avoir une synthèse de l'expression du territoire, de dégager des tracés préférentiels et des positions de gare que nous consignerons pour présenter au Comité de pilotage, puis à la décision ministérielle en début d'année prochaine. Dans le même temps, nous ferons un bilan de cette période de concertation que nous enverrons à la Commission nationale du débat public. À la suite de cette décision, nous ferons des études complémentaires d'approfondissement sur la base des scénarios, tracés et positions de gare qui auront été choisis pour instruire le dossier d'enquête d'utilité publique. Il sera alors présenté à l'enquête d'utilité publique qui se tiendra en 2019. Pour une enquête d'utilité publique, entre la réalité de mise à l'enquête et la déclaration d'utilité publique en Conseil d'État, c'est à peu près 12 à 18 mois. Cela nous fait arriver à peu près à fin 2019 pour avoir la déclaration d'utilité publique.

Cette déclaration d'utilité publique ouvre la possibilité pour le maître d'ouvrage, d'une part de commencer à faire les dossiers des études de projet, les plans d'exécution du projet, et elle ouvre droit aux acquisitions foncières. En 2019, sont prévues la réalisation des projets et des plans et des acquisitions foncières. Cela permet d'envisager des travaux à partir de 2022. Ensuite, il y aura des travaux pendant à peu près 7 ou 8 ans pas nécessairement ici, mais pour l'ensemble du projet (Priorité 1 que je vous présenterai après). Cela fait des travaux et une mise en service de la Priorité 1 aux alentours de 2030, conformément à la décision ministérielle.

Sur la décision du projet, vous savez que le projet a été travaillé dans le cadre de la Commission Mobilité 21, commission mise en place par le Gouvernement pour faire des choix sur des projets à réaliser. Cette Commission Mobilité 21 a mis en place trois temporalités à la demande du Gouvernement. Il n'y avait pas que les projets ferroviaires, mais tous les projets d'infrastructures en France, à savoir :

- l'ensemble des projets qui devaient être réalisés avant 2030 ;
- les projets à réaliser entre 2030 et 2050 ;
- les projets à réaliser après 2050.

Le Gouvernement a fait un choix, en juillet 2013, et annoncé un plan des investissements d'avenir sur une enveloppe de 30 milliards d'euros, dans lequel la totalité du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a été retenue pour une réalisation phasée :

- la première phase concernant prioritairement la désaturation des nœuds ferroviaires à Marseille et à Nice ;
- la deuxième phase à réaliser après 2030, entre 2030 et 2050, visant les sections d'Aubagne à Toulon et Le Muy directement au raccordement de la Priorité 1 ;
- après 2050 et la réalisation de ce tronçon, le tronçon entre Toulon et l'est Var, et entre Nice et l'Italie.

Nous sommes bien dans le cadre de la Priorité 1 et des aménagements qui concernent la désaturation de Marseille et de Nice. Ce projet a été conçu dans le cadre des enjeux de déplacement sur ce territoire. On considère aujourd'hui qu'il y a de véritables difficultés de circulation sur le réseau routier, et on a besoin de mettre en place des systèmes de déplacement pour l'avenir. Malgré tous les investissements qui sont prévus

sur le projet sur le territoire jusqu'à 2030, on considère que l'on a une dégradation attendue absolument importante. Nous voyons aujourd'hui, d'une part par l'évolution du territoire, mais aussi par une demande de transport, que le temps perdu en voiture et le nombre de voitures vont continuer à augmenter et continuer à saturer le réseau routier.

Nous avons la même chose en ferroviaire. En ferroviaire, nous avons une seule ligne historique qui relie Marseille, Toulon et Nice, et cette ligne concentre tous les trafics. C'est une configuration particulière. C'est la seule configuration où l'on a en France une seule ligne unique qui relie 3 des 10 plus grandes métropoles et nous avons beaucoup de mal à faire circuler tous les trains et à avoir de la régularité sur ces trains. Ceux qui l'utilisent souvent savent que c'est assez compliqué, et ce malgré les investissements que nous faisons, qui sont de l'ordre de 1,5 milliard d'euros dans le cadre du Contrat de Plan État-Région, pour moderniser la ligne. Cela ne suffira pas, puisque l'on attend une augmentation du nombre de passagers transportés. On a aujourd'hui plus de 4 % de passagers transportés en plus tous les ans et nous avons l'impossibilité d'augmenter le nombre de trains sur la ligne qui est saturée.

Cette Ligne Nouvelle permet de désaturer la ligne littorale, la ligne existante que vous connaissez, et elle permettra d'augmenter le nombre de trains sur cette ligne littorale. La réalisation de cette ligne nouvelle permet de faire passer tous les types de train, de réorganiser la séparation des différents types de train, et de mettre en place, sur la ligne littorale, une cadence qui permet d'aller jusqu'à 10 trains par heure sur les sections de la Côte d'Azur. Globalement, cela permet évidemment de faciliter la circulation, et le fait de ne plus avoir qu'une seule ligne permet de limiter les impacts quand il y a un incident, puisque quand on a la possibilité de passer sur une autre ligne, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, on ne retarde pas tout le système ferroviaire.

Nous visons évidemment le report modal, c'est-à-dire beaucoup de voitures en moins sur les routes et plus de passagers dans les trains. Dans le cadre de la réalisation de la Priorité 2, ce qui était en orange tout à l'heure, nous aurons des gains de temps. La Priorité 1 concerne uniquement la désaturation des nœuds ferroviaires. Nous n'avons pas de gain de temps par principe ; nous en avons un petit peu, mais pas beaucoup. Par contre, nous doublons les trains, nous doublons la cadence des trains du quotidien, et quand nous faisons la Priorité 2, à ce moment-là, nous avons encore un saut où nous allons encore augmenter le nombre de trains, mais nous allons surtout pouvoir gagner du temps, puisqu'une liaison qui se fait aujourd'hui en 2 heures 40 entre Marseille et Nice se fera en 1 heure 40. Nous allons donc gagner à peu près une heure.

Les services sur la ligne, vous les connaissez et nous allons basculer sur les services nouveaux. Cela va revenir, et comme cela, vous allez pouvoir vous repérer un tout petit peu. Vous voyez que dans le cadre de la construction de la Ligne Nouvelle, nous avons la section de ligne qui va chercher la desserte d'une gare Ouest Alpes-Maritimes et sur la ligne littorale, là où nous avions 4 TER par heure, nous passons à 8 TER par heure.

La présentation des variantes de tracés est soumise à la concertation. Nous sommes dans les études préalables à l'enquête d'utilité publique, nous présentons les tracés qui sont soumis à votre avis. Nous recueillons l'avis. Vous avez tout un ensemble d'éléments pour pouvoir vous exprimer, nous allons y revenir. Nous avons conduit ces études de tracés dans le cadre d'une conception technico-environnementale où nous avons pris en compte principalement la localisation des gares. C'est l'élément déterminant,

puisqu'après, nous mettons des rails pour rejoindre les gares et c'est dans les gares que l'on prend des passagers, avec l'interface des voies existantes, c'est-à-dire essayer de créer un réseau maillé le plus possible, avoir le plus d'intermodalité, et évidemment en visant une amélioration du système ferroviaire, et globalement des systèmes de transports.

Certains d'entre vous connaissent cela. Nous avons travaillé dans le cadre des logiques environnementales, du Grenelle de l'Environnement, sur le triptyque « éviter, réduire et compenser ». Nous avons engagé une démarche en prenant par principe général l'éloignement des habitations, la préservation des espaces naturels et la protection des ressources en eau. D'une manière générale, c'est construire une infrastructure qui n'aggrave pas les risques que nous connaissons aujourd'hui.

Je vous l'ai dit, c'est en itération. Une fois que nous aurons fait ces choix de tracés, nous aurons des études d'approfondissement qui dureront encore un an et demi, voire deux ans, dans lesquelles nous ferons de l'optimisation des tracés, nous chercherons à réduire les incidences que nous connaissons par rapport à ces tracés dans le cadre de la concertation et nous prévoirons la compensation des impacts là où ils sont avérés, notamment sur tout ce qui concerne la logique de bruit, des activités économiques, l'insertion paysagère, la partie de la gestion des sous-sols, puisqu'il s'agit très majoritairement de passer en tunnel sur le territoire, et les logiques de préservation de la faune et de la flore.

Sur les Bouches-du-Rhône, le projet prévoit trois zooms. Sur le zoom de l'entrée nord de Marseille, nous avons deux propositions de variantes pour entrer en tunnel, pour rejoindre une gare souterraine Marseille Saint-Charles. Sur tous les plans dans les dossiers, tout ce qui est en trait fort représente des aménagements en surface, tous les pointillés sont des aménagements de voies en souterrain. Vous avez des entrées en souterrain sous Marseille, avec deux possibilités qui sont soumises à la concertation, deux positions de gares qui sont soumises à la concertation, trois variantes en souterrain pour rejoindre la vallée de l'Huveaune ici, et la réalisation d'une quatrième voie en vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne, avec une variante de tunnel tout le long de la vallée de l'Huveaune.

Du côté du Var, nous avons un aménagement à faire à la concertation. Il s'agit de la bifurcation de la ligne littorale avec la ligne d'Hyères. Aujourd'hui, les trains se croisent à plat, il n'y a pas de passage dénivelé, il n'y a pas de pont. Comme nous allons avoir une augmentation du trafic de TER, nous prévoyons d'avoir la possibilité d'enlever ce croisement de trains en prévoyant un passage dénivelé avec deux possibilités de zone – c'est assez localisé – pour rejoindre cette ligne. Ces deux variantes sont soumises à la concertation.

Ici, dans les Alpes-Maritimes, nous avons là encore trois zones que vous retrouvez sur les dossiers. À partir de Nice ici, nous avons une zone de passage pour rejoindre Saint-Laurent-du-Var. Nous avons des passages en tunnel à partir de l'entrée à Saint-Laurent-du-Var pour rejoindre trois positions de gares, de desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes, avec deux gares sur Valbonne (Fugueiret et les Bouillides) et une gare sur la commune de Mougins (les Bréguières). On rejoint la ligne de Cannes-Grasse en souterrain, on a un doublement de la ligne de Cannes jusqu'à Mouans-Sartoux et on a des raccordements de la ligne classique en souterrain pour rejoindre la ligne de Cannes-Grasse. Nous avons une option ici qui a été demandée dans le cadre de la concertation avec les élus, de réaliser une gare TGV-TER à Cannes-La Bocca, sur la zone de Cannes Marchandises.

Nous retrouvons cette zone, avec la possibilité de réaliser une gare TGV-TER sur Cannes Marchandises. Nous avons, soit la possibilité aujourd'hui, puisque c'est une proposition qui est arrivée récemment, de récupérer ce qui est prévu dans le projet initial, c'est-à-dire le doublement de la ligne Cannes-Grasse et prendre les deux débranchements souterrains pour rejoindre une des trois positions de gare Ouest Alpes-Maritimes qui sera décidée après la concertation, soit de relier directement par une nouvelle infrastructure totalement en souterrain l'une des trois positions de gare qui pourrait être choisie sur Ouest Alpes-Maritimes. Dans le zoom que vous avez sur les trois positions de gare Ouest Alpes-Maritimes, vous avez ici, pour rejoindre Saint-Laurent-du-Var, trois des quatre possibilités de passage en souterrain, une zone qui est relativement construite aux Bréguières en surface pour plonger en tunnel. Cette variante permet de ressortir à Saint-Laurent-du-Var sans aucune émergence sur le territoire, ce qui n'est pas le cas des deux autres positions de gare où l'on voit qu'au Fugueiret, on a deux passages qui sont prévus sur Biot, notamment le passage de la Brague, et on a un seul passage quand on est dans la gare des Bouillides. C'est une question de niveau, nous pourrions revenir sur cette position-là.

Le tronçon qui nous concerne le plus particulièrement aujourd'hui est l'arrivée à Saint-Laurent-du-Var et le passage du fleuve Var pour rejoindre le pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport dans lequel nous construirons le pôle d'échange complet au niveau de la gare dans sa configuration définitive, puisqu'aux alentours de 2021, nous aurons une gare qui sera réaménagée avec le déplacement de la halte de Saint-Augustin dans le pôle d'échange multimodal. Quand nous ferons arriver la Ligne Nouvelle, nous construirons la gare définitive dans le pôle d'échange multimodal.

Je vais laisser la parole à Roland LEGRAND qui va décrire les différentes solutions sur lesquelles nous avons à travailler aujourd'hui.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Bonsoir. Nous allons déjà commencer par la fréquentation attendue dans ce nouveau pôle d'échange. En 2013, il y avait une fréquentation de plus de 600 000 voyageurs et nous en attendons un doublement à échéance de 2040, soit 1,3 million de voyageurs. Nous voyons bien l'évolution et l'importance de la gare de Saint-Laurent-du-Var.

Même si vous connaissez la situation de projet, il est bien de la rappeler. Vous avez ici l'A8 qui franchit le fleuve Var au nord et qui va vers le CADAM et ainsi de suite au nord, la contrainte dont parlait Jean-Michel CHERRIER concernant le positionnement du Grand Arénas de la gare nouvelle de Nice Aéroport, le franchissement du Var, la zone de projet concernant le périmètre de Nice Aéroport, la route du Bord de Mer, l'ancienne nationale 7 et la route des Vespins. Nous allons raisonner sur toute cette zone, y compris sur le franchissement du fleuve Var.

Il y a également des éléments que nous devons prendre en compte dans notre réflexion. C'est bien sûr le fleuve Var, mais ce sont aussi tous les franchissements nord-sud qui permettent d'avoir des dialogues entre le nord et le sud de la ville, sachant que, bien évidemment, la voie ferrée crée actuellement une rupture dans le continuum urbain, ce qui est un élément extrêmement important. Vous verrez que dans certaines solutions que nous verrons tout à l'heure, il est effectivement très important de prendre en considération et d'envisager éventuellement la reconstitution de ces franchissements de la voie.

Je ne veux pas paraphraser le sommaire, mais il est vrai qu'il y a des conditions de passage. Nous avons travaillé à la demande de la Mairie, évidemment sur un passage sous le fleuve Var, sachant que nous avons déjà fait des études très en avant il y a quelques années. Nous avons des difficultés de raccordement en surface sur la tranchée Mathis dans l'hypothèse où nous enfouirions ces voies, et surtout, nous avons une difficulté à venir nous raccorder à Nice Aéroport dans l'hypothèse où la gare de Nice Aéroport serait enfouie. Parce que nous sommes en secteur inondable, nous sommes dans l'impossibilité de réaliser la gare en sous-sol, ce qui fait que compte tenu de la géométrie et des distances entre Saint-Laurent-du-Var et Nice Aéroport, nous n'avons pas la possibilité de ce franchissement sous le fleuve Var. Néanmoins, ce sont des études que nous avons conduites.

Nous avons imaginé au-dessus du Var le franchissement de ces voies avec plusieurs solutions en fonction des voies existantes et en fonction du franchissement du Var au nord et au sud. C'est ce que je vais vous décrire : le Var, le passage Moatti pour se repérer, la gare actuelle un petit peu à l'est et la ligne existante. Une première hypothèse concerne évidemment le doublement des voies. Je vous rappelle que notre projet, c'est le doublement de la voie existante (2 voies dans la gare, donc 2 voies à quai). Dans cette hypothèse de développement de la Ligne Nouvelle, c'est un doublement des voies avec 4 voies à plat (première hypothèse). Au-delà de la gare, du passage Moatti, nous enfouissons la Ligne Nouvelle pendant que la ligne existante continue son chemin vers Cannes.

Il y a une deuxième hypothèse que nous avons travaillée dans le cadre de discussions avec l'équipe de la Ville. C'est l'enfouissement des voies existantes. La Ligne Nouvelle, dès le franchissement du Var, s'enfouit le plus rapidement possible, alors que la ligne existante s'enfouit d'une manière plus faible. Pourquoi cette différence ? Je vous rappelle que la ligne existante verra circuler des trains de voyageurs, avec des pentes qui pourront aller jusqu'à 3 %, voire 3,5 % ponctuellement, ce qui fait une pente qui permet d'enfouir rapidement la ligne. La ligne existante voyant passer des trains de fret, cela nécessite des pentes à 1 %, pour l'exploitation de la ligne, donc de l'activité fret. On s'enfouit donc moins vite. C'est important dans les solutions que nous allons vous présenter. Nous avons, dans cette hypothèse-là, évidemment une gare ici et là, vous avez la voie Moatti dans cette configuration-là qui passe au-dessus. Ce n'est donc plus le tunnel Moatti comme vous le connaissez.

La troisième hypothèse est une sorte de mixe, puisque nous avons envisagé évidemment l'enfouissement de la Ligne Nouvelle, et pour la raison que l'on a indiquée tout à l'heure concernant la pente, nous proposons au contraire de surélever la ligne existante, de la passer en viaduc sur une séquence à déterminer, ce qui permet néanmoins dans cette hypothèse de positionner la gare sous le viaduc et également un franchissement possible nord-sud. Nous avons supprimé les voitures, mais évidemment, c'est aussi de l'espace offert aux Laurentins entre le cœur de ville vers Cap 3 000.

La deuxième thématique concerne le franchissement du fleuve Var. Ici, nous sommes sur un franchissement avec un doublement du viaduc ferroviaire existant au nord, avec évidemment le cheminement des voies. Dans la deuxième hypothèse, nous ne franchissons pas au nord, mais nous franchissons au sud du viaduc existant, puisque l'idée est d'avoir 4 voies, nous franchissons au sud en lieu et place du viaduc actuel de la route départementale 6007. Dans cette hypothèse, nous avons évidemment une démarche d'implantation de

la gare au sud des voies existantes. C'est évidemment une alternative complètement différente de la première configuration.

La première étude telle que proposée est celle-ci, c'est-à-dire le franchissement au nord du Var avec le positionnement de 4 voies à plat dans le tissu urbain, mais nous y reviendrons. Le sujet est que nous avons un impact assez important sur le foncier au nord (rue Anfossi) et la partie centre-ville à partir du boulevard Général de Gaulle. Vous avez donc deux hypothèses. Nous avons une hypothèse 4 voies à plat, comme nous l'avons dit, et une autre hypothèse qui concernait la mise en viaduc des voies nouvelles, pendant que les voies existantes restaient à plat. Évidemment, cette solution n'a pas convenu à la Ville. Cependant, nous avons conservé cette étude dans une hypothèse d'optimisation à partir du franchissement du Var qui est nécessairement rectiligne ; nous envisageons une courbe aux voies nouvelles, qui nous permettrait de passer plus au sud. C'est ce que nous proposons ici. Cela aurait l'avantage d'avoir un moindre impact sur le tissu urbain.

Pour résumer, voici les variantes étudiées. Nous avons une implantation avec 4 voies à plat. Nous avons considéré que c'était inacceptable en termes d'insertion urbaine. Nous avons donc considéré deux autres options, issues de la discussion avec l'équipe municipale. Il s'agit d'enterrer les voies nouvelles. Du viaduc du Var jusqu'au boulevard Charles de Gaulle, c'est aérien. Dès que l'on parvient au boulevard Charles de Gaulle – c'est le positionnement de la gare actuelle –, nous sommes enfouis. Nous proposons donc, soit de modifier les voies existantes et de les surélever en estacade, soit de proposer les voies existantes en souterrain ; c'est-à-dire que nous enfouirions les voies existantes.

De la salle

Excusez-moi, que signifie « estacade » ?

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Une estacade est un viaduc, c'est-à-dire que nous surélevons les voies de telle sorte que nous puissions néanmoins passer entre les voies qui sont enfouies (voies nouvelles) et les voies qui sont existantes (voies aériennes), ce qui permet d'assurer une continuité nord-sud pour la ville. Nous avons la nécessité de réaliser un viaduc au sud du viaduc existant, en lieu et place de la route départementale 6007. Pour ce thème, c'est une modification du plan de circulation générale. Nous avons déjà engagé avec la Métropole tout un travail qui permet de nous affranchir de la diminution du franchissement nord du Var, notamment par des modes alternatifs (tramway ou autres).

Les solutions en cours sont vraiment le travail que nous réalisons actuellement. C'est une solution de 4 voies souterraines avec un ouvrage qui va au sud. Je vous montrerai tout à l'heure, après la présentation générale, les projets qui sont à l'étude. C'est l'enfouissement de la ligne actuelle en même temps que la Ligne Nouvelle, avec un viaduc permettant de rejoindre la gare de Nice Aéroport. Une autre solution concerne les deux voies existantes qui sont en estacade, avec un ouvrage au sud du viaduc ferroviaire et un relèvement en estacade des voies existantes.

Enfin, il y a une autre solution avec les deux voies existantes en estacade et un ouvrage du Var qui resterait au nord, et qui nous obligerait bien évidemment à infléchir l'axe des voies et donc de passer du franchissement nord du viaduc actuel vers une implantation de gare au sud des voies existantes.

Je ne sais pas si j'ai été très clair. Nous y reviendrons, car c'est effectivement un projet assez complexe. Nous avons des visuels pour vous expliquer tout cela.

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

Cela permet de poser les principes. Nous allons revenir sur la présentation, effectivement.

Pour la suite de la concertation, ce sont les réunions qui se tiennent comme celle de ce soir. Nous avons eu un ensemble de réunions publiques locales après avoir eu des réunions d'ouverture générale où nous avons présenté les tracés. Tout le territoire a le dossier que vous avez, dans lequel vous pouvez retrouver l'ensemble des éléments. Nous avons eu hier une réunion « gare » à Cannes. Des ateliers géographiques vont se tenir prochainement et nous prévoyons de faire des réunions de synthèse à la fin de ce dispositif de concertation publique fin décembre. Pour les Alpes-Maritimes, elle se tiendra le 19 décembre à Nice.

Ce dispositif est accompagné de permanences où vous pouvez retrouver le maître d'ouvrage. Je crois, si je ne me trompe pas, que deux permanences sont prévues sur Saint-Laurent-du-Var les 7 et 8 novembre. Vous pouvez retrouver le maître d'ouvrage. Ces permanences permettent plutôt de rencontrer le maître d'ouvrage en bilatéral pour répondre à vos questions sur vos habitations, le bâti, etc. Cela permet d'avoir un peu plus de précisions. Cela permet de ne pas avoir à aborder des cas particuliers dans les réunions publiques. Vous pouvez retrouver le maître d'ouvrage de l'équipe ici présente, pour discuter de ces points particuliers lors de ces permanences. Si vous souhaitez avoir des informations, je vous invite à vous inscrire sur le site Internet. Ce n'est pas une obligation, vous pouvez venir sans vous inscrire, mais si vous vous inscrivez, nous savons combien nous aurons de personnes et ce sera plus facile pour nous organiser. Vous venez les 7 et 8 novembre.

Sur le dispositif de concertation générale, nous faisons évidemment des annonces presse pour informer l'ensemble du territoire sur ces réunions, avec des spots radio, des affichages publics. J'espère que vous en avez vus et que vous êtes venus ici après avoir vu ces éléments-là. Le site Internet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est important. Vous y retrouvez toute l'histoire du projet, toutes les décisions ministérielles, tous les dossiers qui vous permettent de travailler sur le projet, et évidemment, le dossier support de la concertation. Il y a aussi les réseaux sociaux sur lesquels nous travaillons.

Sur les outils d'information, il y a le dossier support de la concertation dont nous avons parlé. Il y a les expositions dont vous avez les panneaux là-bas et vous avez des registres en mairie ici, qui vous permettent de vous exprimer sur les choix que vous souhaitez, sur les avis que vous avez. Vous pouvez les consigner dans les registres. Vous pouvez aussi envoyer vos avis sur le site Internet, il y a un onglet spécial pour cela. Nous ferons également des cartes T. Vous pouvez tout simplement aussi envoyer un courrier au maître d'ouvrage en lui disant « *je préfère telle solution* », vous vous exprimez, vous donnez votre avis.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Nous allons commencer les échanges. En préliminaire, je donne la parole à Monsieur le Maire qui va préciser sa position.

Joseph SEGURA, Maire de Saint-Laurent-du-Var

Bien ! Je vous remercie pour cette présentation, mais j'avoue que me concernant, j'ai du mal à comprendre. Si vous arrivez à comprendre avec la présentation, je pense que vous êtes vraiment des spécialistes. Je pense que cette présentation - obligatoire - ne nous permet pas d'avoir cette vision du tracé de la Ligne Nouvelle. Vous parlez des estacades, vous avez fait le tour de cela, un bilan sur le nombre de voyageurs. Ce qui nous intéresse exactement aujourd'hui à Saint-Laurent-du-Var, c'est de savoir comment ces lignes vont passer sur le fleuve Var. J'entends que ce n'est pas possible de passer sous le fleuve Var en raison de la gare multimodale qui est placée de telle manière que nous ne pouvons pas passer aujourd'hui en ligne souterraine et c'est bien ce que vous avez expliqué. Il aurait fallu avoir aussi cette question au préalable.

La deuxième question est : bien sûr, lorsque l'on est dans la rue Anfossi, il va y avoir systématiquement une démolition des immeubles. Or je n'en veux pas. Il faut donc aller vers le sud et quand nous allons vers le sud, il faut que les lignes soient enterrées et souterraines. Vous aurez le temps de vous exprimer, mais je crois que nous avons du mal à voir ce que peuvent représenter ces lignes souterraines. Toutefois, lorsque l'on arrive de Nice et que l'on franchit le fleuve Var, il faut que l'on soit en ligne souterraine immédiatement après le fleuve Var pour ressortir après à Cagnes-sur-Mer ou à l'extérieur des autres communes.

Je dis aujourd'hui que les 4 lignes doivent être enterrées – les 4 lignes -, les lignes actuelles et les lignes nouvelles, et que l'on doit nous présenter un projet pour que les Laurentins puissent se faire une idée de ce que sont aujourd'hui des lignes enterrées et enfouies. Parce que là, il faut vraiment être spécialiste aujourd'hui pour découvrir ce qu'est la réalisation de demain. Je ne sais pas si vous êtes d'accord, mais c'est très complexe et très compliqué.

Je vous demande la prochaine fois, lorsqu'il y aura une réunion, de nous montrer un visuel qui va correspondre à ce que nous souhaitons pour la commune et en fonction de ce que vous allez entendre ici, parce qu'aujourd'hui, dire « *on n'est d'accord* » ou « *on est d'accord* » va être très complexe et très difficile. Entendez la municipalité. Nous en avons déjà parlé. Je souhaite une ligne souterraine, avec bien sûr un passage, comme l'a dit très justement tout à l'heure mon adjointe Danielle HÉBERT, une traversée en ouvrage d'art pour traverser le fleuve Var. Il faut penser aussi aux autres véhicules. Le *quid* de cette ligne souterraine est de savoir comment tout cela va se passer avec la Métropole, avec la fameuse route départementale 6007, parce que là aussi, il y a beaucoup d'inquiétude. Rien n'est fait aujourd'hui, nous n'avons pas de réponse de la Métropole. Si tout cela ne pouvait pas se faire, comment les lignes souterraines pourraient-elles être enterrées à ce niveau ?

Il y a beaucoup d'inquiétude, beaucoup de questions. C'est une concertation et en tout cas, nous serons très vigilants. Je serai très attentif à ce qui va se passer pour cette Ligne Nouvelle.

Applaudissements.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Avez-vous des éléments de réponse avant de passer aux questions ?

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

Oui, nous allons évidemment vous montrer les projets un peu plus détaillés. Encore une fois, je sais que ce n'est pas très simple, mais il est important de poser les principes, parce qu'une fois que l'on commence à entrer dans les présentations, il faut pouvoir se référer aux principes. Sinon, on a une mauvaise compréhension de tous les enjeux. Là, nous avons essayé de montrer tous les éléments.

Je reviens sur ce que vous avez évoqué, et sur le point particulièrement délicat sur Saint-Laurent-du-Var du passage sous le fleuve Var. Aujourd'hui, il faut que nous soyons clairs avec tout le monde. Nous ne savons pas passer sous le fleuve Var. Ce n'est pas que nous ne savons pas passer techniquement sous le fleuve Var, mais avec la position de la gare de Nice Aéroport qui est en surface, dans une zone inondable, nous ne savons pas construire en souterrain. Nous avons deux grands problèmes par rapport à la position de Saint-Laurent-du-Var et la position de la gare de Nice Aéroport : c'est leur proximité, le fait qu'elles soient très proches, et nous ne savons pas sortir d'un souterrain après le fleuve Var où nous avons une gare immédiatement là. Nous ne savons pas construire une gare souterraine dans cette zone-là, qui est une zone inondable. L'État qui gère cette zone nous interdit totalement de construire une gare souterraine sur toute cette aire. Nous ne savons donc pas construire la gare en souterrain. Nous avons même un niveau de construction assez haut et qui nous impose un passage souterrain. C'est la première grande contrainte.

La deuxième haute contrainte, si et quand bien même nous étions capables de réaliser une gare souterraine, serait de pouvoir faire des remontées pour rejoindre la gare de Nice-Ville où nous aurions de grandes difficultés à faire émerger les voies dans l'avenue Mathis actuellement, notamment par rapport à ce que disait Roland LEGRAND concernant le fait que nous avons des pentes à respecter par rapport à la Ligne Nouvelle et par rapport à la ligne existante avec le fret. Les conditions de passage en souterrain du fleuve Var pour rejoindre la gare de Nice Aéroport sont impossibles. Nous ne savons pas le faire et nous ne le ferons pas. Nous avons regardé l'ensemble de ces positions, nous en avons beaucoup discuté. Nous connaissons la position de Monsieur le Maire, ce n'est absolument pas une logique de confrontation à ce sujet, mais techniquement, nous ne savons pas le faire.

Monsieur le Maire a évoqué les positionnements de gares qui avaient été faits et qui s'imposent à lui, j'en conviens, mais elles s'imposent à nous aussi. Nous avons la charge de réaliser une infrastructure pour relier une gare dans un pôle d'échange multimodal qui a été décidé, non pas par SNCF, mais par les collectivités sur Nice Aéroport. Cela a du sens que l'on mette un pôle d'échange multimodal, une gare dans un aéroport où il y a le tramway, mais les conditions géographiques et physiques d'implantation de cette gare ont des contraintes fortes sur Saint-Laurent-du-Var. C'est l'état de base et très honnêtement, nous ne pouvons pas réaliser ce passage souterrain.

Moyennant quoi, nous avons essayé de regarder toutes les solutions de passage du fleuve Var en surface en tenant compte des éléments qui nous avaient été donnés et en tenant compte des logiques de diminution au maximum des impacts de reconfiguration de ce que nous pouvons prévoir au niveau de la surface.

Roland LEGRAND va vous montrer un peu plus précisément les différents projets sur la base des principes que nous vous avons présentés tout à l'heure. Je pense que nous pourrions échanger par rapport à cela tout de suite après, mais je pense que vous souhaitez le voir avant que nous continuions à échanger.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Auparavant, avant de vous présenter la solution, pour bien comprendre le plan, la présentation qui va venir après, je suis obligé de passer par l'explication de ce qu'est le franchissement du Var qui est ici, avec la promenade Maicon, et les pentes de voies par rapport au terrain naturel. C'est très important pour que vous compreniez bien ce qu'il va se passer après.

Nous avons ici la pente de la ligne existante – je vous disais que cette ligne existante voit passer les trains de fret – qui est à 1 %. Vous avez ici en bleu la pente de la Ligne Nouvelle. La pente de la Ligne Nouvelle fait qu'elle est complètement enfouie – vous ne la voyez plus dans la ville – à partir de cette côte. Quelle est cette côte ? Pour vous la représenter quand vous venez du Var, ici, vous êtes boulevard Charles de Gaulle. Est-ce que tout le monde repère bien ? Quand la Ligne Nouvelle franchit le Var en aérien, elle s'enfouit et à partir du boulevard Charles de Gaulle, vous ne la voyez plus.

Partant de là, vous comprenez bien que la pente de la ligne existante, si nous l'enfouissons, quand on arrive boulevard Charles de Gaulle, vous avez un enfouissement d'environ 3,50 mètres. Le gabarit ferroviaire est à 7 mètres, c'est-à-dire 7 mètres entre le rail, le pantographe et la caténaire. Cela veut dire qu'à cet endroit-là, même si nous prenons le principe de l'enfouissement de la ligne existante, vous avez le train qui émerge, que nous voyons toujours. Je voulais vous faire comprendre cela, sachant que le terrain naturel est relativement constant, comme vous le voyez ici. C'est important.

Je vais vous présenter le projet de l'enfouissement des voies. Nous répondons à la question. Ici, c'est l'existant, avec le fleuve Var, le boulevard Charles de Gaulle, la gare actuelle, et le passage Moatti. Dans l'hypothèse que nous proposons, vous avez les voies existantes ici, les voies nouvelles là et pour masquer l'ensemble du dispositif, nous sommes amenés à proposer un traitement supérieur – j'ai des visuels en 3D qui vous expliqueront le sujet – et de fait, nous reconstituons en aérien le passage Moatti qui est en souterrain actuellement, pour gagner le sud de la route du Bord de mer. Voilà pour le principe général. C'est un zoom du sujet, nous pouvons peut-être passer et nous y reviendrons s'il le faut.

À chaque fois, je vous présente l'état existant et l'incidence du projet. Vous voyez bien le boulevard Charles de Gaulle, la gare actuelle et le passage Moatti. Encore une fois, cette image n'a pas la propre vocation de faire le projet architectural. Je pense qu'avec les équipes de la Ville et de la Métropole, ce travail sera beaucoup plus qualitatif que ce que nous vous présentons là. C'est très bien, mais ne vous attachez pas à cette expression-là. Nous voulons traduire ici qu'à partir du boulevard Charles de Gaulle, vous avez les voies qui disparaissent, qui sont enfouies. Les voies nouvelles sont enfouies et en contrebas ; les voies existantes, du fait de leur faible pente, passent sous un ouvrage qui sera sur dalle.

Après, c'est de la programmation urbaine et c'est à travailler évidemment avec la Ville et la Métropole. Nous avons imaginé ici un vaste parc avec des activités. Nous avons d'autres visuels pour exprimer cela, mais au milieu de ce parc, nous aurons l'émergence de la gare, parce que la gare est conservée dans toutes les hypothèses, ce qui est important. Pour l'instant, dans cette hypothèse, la gare est exprimée en pied

d'immeuble, nous ne la voyons pas, mais c'est un travail qu'il faut faire avec vous. Nous pouvons mettre en scène une gare avec tous ses services. À partir de ces bâtiments, vous accéderez évidemment aux quais qui sont en dessous.

De la salle

Où est la nationale 7 ?

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

C'est un peu compliqué. Revenons en plan pour répondre à la question. La nationale 7 est là. Vous avez ici le boulevard du bord de mer. Dans l'hypothèse que je vous présente, l'ouvrage est décalé au sud, ce qui fait que la nationale 7 disparaît ici. C'est ce que l'on appelle « la route de la gare », donc cela disparaît, puisque justement la voie existante et la voie nouvelle se situent à peu près dans cette emprise. Cela me fait dire au passage que l'actuelle emprise de la ligne actuelle est restituée à la ville en termes d'espace public, puisqu'il n'y aura plus de voie ici. Je sais, c'est difficile.

De la salle

Pouvez-vous indiquer le point où passera la nationale 7 ?

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Vous regardez la mer, la mer est ici. Nous sommes au nord, nous nous situons pratiquement au pied du boulevard Ossola. La nationale 7 n'existe plus. Elle sera couplée au boulevard du bord de mer.

De la salle

Et pour ce qui est en amont ?

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Nous parlerons après des conditions de réalisation de ce projet, mais vous avez raison de poser la question. Dans la division nord-sud, nous contournons ici pour le cheminement des véhicules particuliers. La fonctionnalité du passage Moatti qui est souterrain, s'effectue en aérien par là. Après, nous diffusons les circulations sur la route du Bord de mer.

Vous avez ensuite une vue sud-nord. Si vous venez de Cap 3000 et que vous regardez vers le nord, compte tenu du dénivelé du terrain naturel, vous êtes plus bas qu'au nord. Derrière ce bâti, nous avons les voies qui sont couvertes. Elles sont masquées, vous ne les voyez pas. Nous avons prévu une façade urbaine qui habille les voies pour ne pas vous donner l'impression d'avoir masqué la ligne par des murs, mais au contraire, nous arrivons à trouver des fonctionnalités. Parmi ces fonctionnalités, nous allons trouver notamment le pôle d'échange, c'est-à-dire les échanges intermodaux que le site va accueillir (les relations avec les autobus, les parcs à vélos, etc.)

Nous arrivons du boulevard Charles de Gaulle et nous allons après contourner l'îlot construit et les voies pour aller vers le sud, vers Cap 3000 et le boulevard du bord de mer.

De la salle

Excusez-moi, quel est ce bâtiment ?

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Nous pouvons y revenir, c'est de la programmation urbaine. Ce n'est pas un bâtiment particulièrement affecté à la SNCF. C'est un travail que nous ferons avec la Ville et la Métropole sur des affectations. Ce peut être un bâtiment d'habitations, ce peut être du tertiaire, ce peut être ce que l'on veut.

De la salle

Ce peut être aussi rien du tout.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Oui, cela peut être aussi rien du tout. Nous pouvons peut-être revenir au plan masse.

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

Oui, nous allons revenir au plan masse. Nous avons parlé des principes tout à l'heure, parce qu'il est important de préciser que les visuels que vous voyez sont des projections, mais ce n'est pas la réalité de ce qui va être fait. Ce qui est important est de comprendre les principes. Nous avons un traitement de passage des voies qui va être différent, nous avons un principe d'enfouissement des voies et sur ce principe d'enfouissement des voies, nous avons des aménagements qui sont possibles. Les aménagements que nous vous présentons ici sont des vues d'artiste que nous vous faisons pour une meilleure compréhension des choses. Cet immeuble est là, mais cela peut être tout à fait autre chose et la SNCF ne va pas décider en tant que telle, mais c'est le travail que nous allons faire avec la collectivité et la commune par rapport à cela et par rapport aux logiques foncières que nous allons avoir.

Par contre, le principe de réorganisation de l'enfouissement des voies et d'avoir un traitement supérieur de ces voies avec les zones de passage que nous prévoyons ici est en gros ce que nous proposons pour pouvoir permettre de comprendre comment nous allons installer le déplacement des voies et ce que nous allons reconstruire dessus. Il faut que vous soyez vigilants sur le fait que ce que vous voyez là sont des vues d'artiste qui sont des compléments à partir des principes. Vous avez raison de poser des questions sur les principes, parce que c'est ce qui est important. Nous sommes dans un principe où nous enfouissons les voies et où nous avons une reconstitution en surface de ces voies que nous ne voyons pas et pour lesquelles nous pouvons faire les aménagements urbains que nous voulons – en tout cas, que nous souhaiterons – avec.

Ce n'est pas la SNCF qui décide tous ces enjeux en tant que tels. Nous avons une responsabilité de réaliser l'infrastructure et les voies. Comme nous sommes dans le tissu urbain et comme nous avons de la pertinence pour les aménagements de reconstitution des voies, pour améliorer les conditions d'accès à la gare, nous travaillons avec les collectivités qui ont la responsabilité de l'aménagement urbain. Ce n'est pas notre responsabilité intrinsèque.

Pour que le projet fonctionne bien, pour que le projet soit bien, il faut que nous « bossions » ensemble sur ce sujet. Pour vous présenter ces éléments, nous faisons des hypothèses, nous présentons ces éléments. Je vous répète que ce sont des vues d'artiste, qui ne sont pas du tout contractuelles, mais qui vous permettent de vous

rendre compte de ce que peuvent être les aménagements une fois que nous avons réalisé les grands principes d'aménagement pour l'enfouissement de la voie.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Pour répondre à la question, ces bâtiments ici n'ont pour seul objectif que de créer de la continuité urbaine, donc des façades urbaines. On pourrait très bien imaginer – ce sera à discuter évidemment avec le service de l'aménagement et de l'urbanisme de la Ville et de la Métropole – de ne pas avoir de construction du tout et avoir une trace de bâti uniquement en dalle. Imaginez-vous une dalle qui recouvre les voies de telle sorte que l'on n'ait pas la vue sur les trains.

Comme le disait Jean-Michel CHERRIER, nous ne serons pas en charge de l'aménagement urbain. Néanmoins, pour illustrer notre propos, il nous semblait intéressant de vous dire que, de même qu'ici il y a du bâti, nous pouvons imaginer que cette opération constitue une sorte de nouvelle centralité urbaine où l'on peut trouver des services pour tous, des services administratifs. Je ne sais pas, je ne connais pas précisément les besoins de la Ville en matière d'équipement public, mais on pourrait très bien imaginer une bibliothèque, une crèche où je ne sais quoi. C'est ce que cela veut illustrer. Ce n'est absolument pas une obligation de réaliser cela. C'est simplement pour vous dire que dans l'hypothèse – et c'est bien la demande qui est faite – du moindre impact du doublement des voies dans Saint-Laurent-du-Var, cette proposition a pour objectif de masquer les voies au maximum. Compte tenu des gabarits que je vous ai expliqués, nous ne pouvons pas le faire ici. Dans cette partie-là, nous ne pourrions vraisemblablement pas le faire non plus, puisque nous remontons ensuite vers la ligne existante. En tout cas, pour cette séquence-là, nous sommes tout à fait capables de réaliser ce masque et d'envisager une opération qui soit à la fois une opération d'un espace végétalisé, de construction – c'est un programme à définir – et également de trouver ici des fonctionnalités qui existent actuellement autour de la gare, mais qui ne sont pas tout à fait structurées, de ce que l'on appelle « un pôle d'échange », c'est-à-dire les fonctionnalités de correspondance avec les autres modes de transport. Bien sûr, nous pouvons très bien imaginer un parking de rabattement, par exemple. Nous pouvons très bien imaginer des parcs à vélos ici, et après emprunter toutes les voiries. Nous aurons bien évidemment aussi des services aux voyageurs. C'est comme cela que nous avons vu ce projet.

Encore une fois, c'est une proposition. Nous ne vous soumettons pas cela à décision, c'est simplement dans le principe. C'est une hypothèse.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Je pense que ces précisions étaient importantes. S'il vous plaît, juste le cadre de ce débat. Je sais qu'il y a beaucoup, beaucoup de questions et d'impatience, puisque j'étais sur le côté, je vous ai entendus. Il y a un *verbatim*. On ne peut pas tous parler en même temps. Dans l'intérêt de ce que vous avez à dire, on va parler l'un après l'autre, s'il vous plaît. On va vous passer le micro. Essayez d'être le plus synthétique possible. Les règles sont : levez-vous, présentez-vous pour que ce soit consigné dans le *verbatim* et parlez dans le micro. Pas de jugement, mais de la bienveillance. Nous écouterons toutes les questions, nous répondrons à toutes les questions. Vous êtes nombreux, cela peut prendre un peu de temps. On vous demande de la patience et du respect. Les échanges sont enregistrés.

Nous avons juste oublié de vous demander une chose. S'il y a des personnes qui ne souhaitent pas être photographiées, qu'elles se manifestent, puisque c'est photographié.

Nous commençons les questions et les réponses, avec priorité aux Laurentins, s'il vous plaît.

Serge TALIGNANI, Vice-président de l'association « Les Pomarels »

Merci. J'ai une question, même deux questions. À quelle vitesse passent les TGV sur la commune de Saint-Laurent-du-Var ? Deuxième question : ne peut-on pas enfouir les lignes, les enterrer un peu plus près à la sortie du pont du Var au lieu de les enterrer plus loin ? Parce qu'elles sont enterrées assez loin et toute la partie est de Saint-Laurent-du-Var subit les nuisances des trains. Merci.

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

Merci. Nicolas GUYOT va vous répondre sur la vitesse des TGV et sur la logique d'enfouissement.

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

Sur la vitesse des trains, il faut préciser que dans les schémas de service et pour des raisons de bon fonctionnement du système et de pertinence de service, tous les trains s'arrêteront à Nice Aéroport. Cela veut dire que dès Saint-Laurent-du-Var, ils seront en phase un peu de décélération et ils ne dépasseront pas 90 km/h.

Sur l'enfouissement possible le plus loin possible lorsque l'on s'approche du Var, le travail a déjà été beaucoup poussé et nous pouvons dire qu'aujourd'hui, nous sommes à peu près à la limite de l'exercice. Après, c'est la problématique que Roland LEGRAND expliquait, c'est-à-dire que nous avons une voie qui ne peut pas être plus enterrée. Nous aurons forcément une section qui sera à l'air libre, et qui sera en tranchée. *A priori*, nous pourrions difficilement la raccourcir.

Serge TALIGNANI, Vice-président de l'association « Les Pomarels »

C'est bien dommage !

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

L'explication se tient au référentiel de conception et aux pentes. C'est vraiment de la géométrie.

PIERRE BERNASCONI, habitant de Saint-Laurent-du-Var

Merci. Je suis très content qu'il y ait cette réunion ce soir. Je m'étais inquiété en 2013, au moment où le projet commençait à être rendu public, auprès de Monsieur Henri REVEL, alors Maire de la commune. Je lui avais écrit et il avait fini par me répondre qu'il ne fallait pas s'inquiéter, parce que ce projet ne se ferait jamais. Nous voyons qu'il fallait s'inquiéter et qu'à Saint-Laurent-du-Var, nous ne nous sommes pas inquiétés assez tôt, parce que le Maire de Nice, pour ce qui le concerne, les Maires des autres communes qui sont impactées par cette réalisation (Cagnes-sur-Mer, Villeneuve-Loubet, Valbonne, Sophia-Antipolis, Mougins) se sont inquiétés à temps et ils ont tout fait pour que la ligne soit enterrée sur 98 % de son tracé. Bien évidemment, Saint-Laurent-du-Var est au bout du tunnel. C'est la sortie du tunnel et c'est la sortie du tunnel dans un quartier – le quartier de la gare – qui est déjà beaucoup impacté par les nuisances de bruit, les nuisances d'embouteillage et les nuisances de pollution de l'air : l'aéroport, l'autoroute A8, l'ex-nationale 7,

l'ex-nationale 98, la desserte de Cap 3000 avec le projet d'augmenter de 50 % le nombre de voitures qui vont circuler, les dessertes locales à Saint-Laurent-du-Var, donc déjà beaucoup de nuisances. Il ne faudrait pas que ce projet de Ligne Nouvelle en rajoute aux nuisances.

J'ai été très intéressé par les propos de Monsieur le Maire – mais ce n'est pas vous qui étiez maire en 2013 – qui prend conscience des possibles gravités et des menaces de cette construction sur la vie de tout un quartier, et donc quelque part de toute une commune. Je crois qu'il faudra être extrêmement attentif, extrêmement vigilant et extrêmement combatif pour empêcher que cette réalisation rajoute des nuisances aux nuisances.

Il nous est présenté comme la possibilité de régler toute une série de problèmes. S'il y a possibilité au travers de ce projet d'améliorer la vie de tout un quartier, un quartier qui aujourd'hui a quand même été laissé à l'abandon, avec des bâtiments en préemption au sud de la voie, des difficultés de circulation importantes au nord de la voie. En tout cas, il me semble qu'il faut bannir le tracé au nord de la ligne actuelle. Nous ne pouvons retenir, me semble-t-il, pour améliorer la vie dans ce quartier, qu'un tracé au sud qui, bien sûr, aurait des conséquences sur la circulation routière sur la route nationale 7, mais bien évidemment, la circulation routière ne peut pas rester ce qu'elle est actuellement dans la traversée de Saint-Laurent-du-Var, parce qu'il y a nécessité d'améliorer cette plaie entre le nord et le sud de la commune, intraversable si ce n'est par le passage Moatti ou par les deux passerelles, ou par le long du Var, intraversable pour des gens à mobilité réduite, pour des piétons, pour des gens à vélo sans prendre de grands risques.

S'il y a possibilité d'obtenir cette amélioration, il faudra se mobiliser pour l'obtenir. Ce sera compliqué. Ce sera compliqué parce que nous avons l'habitude que le président de la Métropole cherche à monopoliser les crédits sur le territoire de sa propre commune. J'ai vu qu'il y avait 710 ou 720 millions d'euros consacrés à la sortie du tunnel et à la gare de Saint-Augustin. Il ne s'agit pas qu'il y ait 709 millions d'euros pour la gare de Saint-Augustin et 1 million d'euros pour la sortie du tunnel. Il faudra mener une bataille qui n'est pas gagnée d'avance, parce que nous savons combien le maire de la Métropole, l'ancien maire de Nice, sait utiliser tous les moyens pour sa commune au détriment des autres communes de la Métropole.

Deuxième sujet dont il n'est jamais question et que j'avais abordé à la réunion de Nice. Si on fait 30 kilomètres de galeries pour faire cette Ligne Nouvelle, il va en être extrait, si j'ai bien compris, 2,5 millions de tonnes de matériaux qui vont sortir par les bouts du tunnel, donc une partie du côté de Mougins-Cannes et l'autre partie du côté de Saint-Laurent-du-Var.

Je reviens sur ce que je disais au début. Les conditions de circulation, de pollution, de bruit dans notre commune sont déjà au-delà du supportable. Comment vont être traités les millions de tonnes de déchets qui vont sortir de ce tunnel ? Comment vont-ils être traités ? J'ai lu dans le document, puisque nous avons un précieux document qui nous a été remis, qu'ils allaient être traités dans la proximité. Si c'est pour les utiliser pour bétonner la rive droite du Var dans le cadre de l'OIN, comme est aujourd'hui bétonnée la rive niçoise du Var dans le cadre de l'OIN, c'est inacceptable. Si c'est utilisé pour agrandir le port de Saint-Laurent-du-Var ou faire le nouveau port de Cagnes-sur-Mer, c'est tout aussi inacceptable, me semble-t-il. Voilà !

Je terminerai par un postulat pour moi essentiel : il faut conserver une gare de plein exercice à Saint-Laurent-du-Var. Dans le document qui avait été rendu public, un peu « sous le coude », aux associations et aux élus

en 2014, la gare était transformée en halte ferroviaire. Je crois qu'il faut vraiment avoir une vraie gare de plein exercice à Saint-Laurent-du-Var. Merci.

Applaudissements.

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

Merci, Monsieur. Beaucoup de sujets, beaucoup de questions. Pour ce qui concerne les options que nous avons aujourd'hui, la gare est bien une gare de plein exercice. Je tiens à vous rassurer sur ce sujet-là au moins ; c'est le dernier point.

Vous avez évoqué le sujet de l'histoire et des études, de pourquoi le projet était enterré, et de comment les différents élus avaient abordé ce sujet-là. Je n'ai pas, par principe, de commentaires sur les positions des élus, mais Nicolas GUYOT traitera ce sujet après, et il vous montrera qu'il ne s'agit pas en l'occurrence d'avoir répondu à des demandes des élus, mais que les parties enterrées répondent strictement à des contraintes géométriques et d'altimétrie, et absolument pas à des demandes quelconques. Nous faisons passer ici une ligne dans une zone extrêmement perturbée géographiquement...

PIERRE BERNASCONI, habitant de Saint-Laurent-du-Var

Sous le Loup, c'est Monsieur LUCA qui l'a obtenu. En tout cas, il s'en vante.

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

J'ai l'habitude de ne pas faire de commentaires sur les positions des élus. Je vous démontrerai, moi qui suis responsable du projet et des études, qu'il s'agit de passages techniques avec les profils que nous avons.

Sur les nuisances que vous évoquez et la vigilance, vous avez entièrement raison. Aujourd'hui, nous concevons un projet. Ce projet est souhaité par la collectivité. Le maître d'ouvrage SNCF Réseau est justement le maître d'ouvrage commandité par la gouvernance du projet pour le réaliser. Pour la gouvernance du projet, ce sont les collectivités qui ont demandé de le réaliser. L'État en fait partie, la SNCF aussi, mais il y a la Région, les Départements et les trois principales collectivités qui sont les commanditaires du projet et qui sont présents au Comité de pilotage, sous la responsabilité du Préfet de Région. SNCF ne fait pas ce qu'elle fait de son propre chef, sous sa propre commande, mais dans le cadre d'une commande politique qui est claire.

Une convention de financement est mise en place et cofinancée par toutes les entités que je viens de vous citer. Il ne s'agit pas d'un financement unique de la SNCF. C'est bien un ensemble politique qui décide et qui prend les choix sur ce projet, et non pas la SNCF. Dans les conditions que vous venez d'évoquer, la réalisation du projet est partenariale. Cela veut dire que l'ensemble des collectivités impactées par le projet va y contribuer. Nous travaillons étroitement avec le Département sur toutes les conditions d'accès aux différentes zones que nous aurons à faire, et nous aurons besoin de travailler étroitement avec les communes et la communauté pour rendre les aménagements que nous vous présentons là, ceux-là ou d'autres, cohérents avec ces aménagements.

À l'intérieur de cela, il y a les phases des travaux, l'ensemble des conditions dans lesquelles nous allons réaliser cela et sur le financement que vous avez vu, il s'agit d'estimations. Ces estimations ne sont pas du tout prévues pour être absorbées par telle ou telle collectivité. Elles représentent le montant global des

aménagements qui sont nécessaires pour la gare de Saint-Laurent-du-Var dans les conditions que nous avons montrées, sur le franchissement du fleuve Var et la réalisation de la gare de Nice Aéroport. Personne ne captera plus de budget d'un côté ou de l'autre, puisqu'il y aura un financement pour ces travaux, avec une répartition du financement en fonction des décisions qui auront été prises localement là-dessus. Ce processus de vases communicants n'existera pas.

Il y a évidemment la nécessité d'avoir une réflexion importante et c'est exactement ce que nous présentons, et c'est exactement le cas de cette concertation. Comme vous l'évoquez, ce n'est pas une concertation qui se termine. Cette concertation que nous avons aujourd'hui permet de vous exprimer et d'avoir un choix sur les différentes variantes de tracés ou de positions de gares que nous avons présentées précédemment. Dès lors que le choix du tracé sera fait, nous rentrerons dans une phase d'études d'approfondissement totalement en concertation avec le territoire. Les études d'approfondissement qui vont conduire à la réalisation du projet se feront dans le cadre de réunions régulières de concertation avec les itérations de projet au fur et à mesure que nous avancerons. Ce sont les conditions dans lesquelles nous travaillerons avec les collectivités et les communes qui sont concernées par le projet qui feront que le projet sera le meilleur « au bout du bout ».

Je vais juste demander à Nicolas GUYOT de vous présenter les conditions d'enfouissement du terrain, les logiques de niveau, pour vous montrer pourquoi certaines zones sont enterrées et pourquoi d'autres le sont moins.

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

Nous allons commencer par prendre un autre exemple qui montre que nous avons ces contraintes de tracé avec les paramètres de géométrie qui s'imposent pour une ligne ferroviaire et nous l'avons dans un certain nombre d'autres cas. Celui que nous illustrons ici est celui du secteur des gares de Sophia. Vous avez ici une carte des altimétries, avec les zones bleues qui sont les plus basses et les zones en marron qui sont les plus hautes, les trois implantations de gare envisagées, que Jean-Michel CHERRIER a rapidement évoquées tout à l'heure, avec les tracés associés.

Sur la diapositive suivante, nous avons une illustration de l'un des tracés, en l'occurrence l'implantation de la gare au Fugueiret, avec en bleu, sur la coupe, le terrain naturel ; et en rouge, le tunnel, avec l'implantation de la gare qui est un des paramètres contraignants pour le tracé, puisque nous avons cherché à ne pas avoir une gare souterraine, exactement pour les mêmes raisons que pour la gare de Nice Aéroport. Ensuite, nous avons aussi la contrainte de pente. Nous voyons que nous ne pouvons pas descendre autant que nous le voudrions pour passer sous la Brague. C'est un sujet et, là aussi, nous avons des collectivités qui n'adhèrent pas à ces projets, parce que cela fait des émergences et des viaducs dans un certain nombre de vallées qui étaient relativement vierges. Nous avons donc cette problématique, et pas seulement à Saint-Laurent-du-Var. En ce qui concerne la gestion des matériaux, j'apporterai peut-être juste deux éléments. Les évaluations du maître d'ouvrage sur la section en Priorité 1 dans les Alpes-Maritimes, ce sont plutôt 4 à 5 millions de mètres cubes. C'est beaucoup, mais ce n'est pas autant que sur d'autres projets de Ligne Nouvelle, ne serait-ce que sur la ligne bretonne qui est en construction et qui se termine actuellement où il y avait presque deux fois plus de matériaux à gérer. Il faut se dire aussi que dans une région qui a un relief aussi accidenté que celui

que j'ai pu illustrer là, nous avons plutôt intérêt, en termes de volume excavé, à faire du tunnel qu'à faire des lignes en déblais ou en remblais, parce que les volumes seraient beaucoup plus importants.

Enfin, nous sommes à un stade d'études où nous n'avons pas encore déterminé avec précision toute la mécanique d'où seraient extraits les matériaux, où nous les enverrions, etc. Cette réflexion est en cours de mûrissement. Quand nous aurons choisi une variante, nous essaierons évidemment d'optimiser ce point-là, notamment en extrayant des matériaux en des points qui sont proches du réseau routier ou en des points où nous pouvons les évacuer par le réseau ferroviaire. C'est une question qui est devant nous, et sur laquelle il y a des réflexions avec les différents services de l'Etat, notamment avec la DDTM.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

OK. Nous allons passer à une autre question. Il y a beaucoup de doigts qui se lèvent. Si nous pouvions revenir à des questions synthétiques, s'il vous plaît, pour que tout le monde puisse s'exprimer. Merci.

De la salle

La majorité municipale s'est exprimée. Il est important que l'opposition municipale puisse s'exprimer aussi sur le sujet, étant donné que, bien évidemment, nous avons assisté aux réunions avec vous, et il est vrai qu'au travers de ce qui nous a été décrit ce soir et lors des réunions précédentes, nous avons eu beaucoup de mal à comprendre les tracés. Après moult questions et explications, nous pouvons aujourd'hui à peu près comprendre et visualiser ce que vous nous proposez.

Premièrement, je pense qu'au préalable, il est important de dire que si on met en place 10 TER par heure, c'est un point positif à partir du moment où nous arrivons à tomber d'accord sur un tracé. Aujourd'hui, il est important que les gens puissent prendre des transports en commun et éviter de prendre leur voiture vu les problèmes de circulation que nous rencontrons au sein de la Métropole, et en particulier à Saint-Laurent-du-Var. Il est difficile de traverser Saint-Laurent-du-Var le matin, puisque nous mettons entre 20 et 30 minutes.

Deuxième point : le tracé enterré, pourquoi pas ? Oui, mais pas à n'importe quel prix. Je dirais aujourd'hui que nous sommes victimes de Nice, de la Métropole et de la présidence de la Métropole de par le fait que ce projet est né et que les travaux ont commencé sur Nice après 2014, voire 2015. Aujourd'hui, s'il n'y avait pas ce problème de gare multimodale qui a été changé à trois reprises, nous n'en serions pas là, puisque nous aurions un tracé qui serait enterré jusqu'au MIN, voire jusqu'à la gare actuelle que l'on aurait pu refaire du côté de Nice. On aurait pu faire passer en enterré, en particulier sous le Var et toutes les difficultés que nous rencontrons aujourd'hui n'existeraient plus.

Sauf qu'aujourd'hui, nous avons subi le *diktat* de la ville de Nice. Les élus de la majorité de Saint-Laurent-du-Var et ceux de la majorité de Nice auraient dû se mettre d'accord avant que les travaux commencent à Nice. Je regrette qu'il n'y ait pas eu d'accord et aujourd'hui, bien évidemment, nous subissons.

Je dirai aux majorités municipales de Nice et de Saint-Laurent-du-Var de revoir leur copie de façon à ce que l'on puisse passer en enterré, y compris sous le Var et que la gare multimodale revienne au principe prévu au départ, c'est-à-dire sur la 202 bis et non à l'aéroport, parce que c'est la seule façon de régler ce problème. Il n'y en a pas d'autres. Après, pour tout le reste, on peut se raconter ce que l'on veut, mais après, nous subissons. Il est donc important que nous ne subissions pas les décisions de Nice.

Monsieur le Maire, je vous demande vivement, avec votre majorité et les élus de la Métropole, d'intervenir auprès du maire de Nice pour que l'on change l'implantation, bien évidemment, de la gare pour la remettre là où elle était prévue initialement, c'est-à-dire plus au nord, de façon à ce que l'on puisse passer en enterré, y compris sous le Var, et c'est la seule solution.

Par rapport aux projets qui vous ont été présentés, pour tout ce qui concerne les viaducs, aujourd'hui, étant donné que nous avons déjà des problèmes liés aux parkings de Cap 3000 qui ont défiguré le littoral, il est hors de question, bien évidemment, que nous ayons des passages en viaduc, puisqu'après les parkings, nous aurions des viaducs à la fois sur le pont du Var et à la fois en bas, à la gare. Quelque part, cela continuerait à contribuer à défigurer l'entrée de ville qui ne serait même plus une entrée de ville. Je pense que cela ne serait pas la meilleure publicité pour Saint-Laurent-du-Var, qui est quand même une ville touristique.

D'autre part, je ne pense que faire des sarcophages ou des coffrages – on va les appeler comme vous voulez – sur la ligne existante soit une bonne chose, parce que non seulement cela ne les enterre pas, mais cela surélève bien évidemment la voie existante avec un coffrage de 3 mètres ; c'est ce qui nous a été présenté l'autre soir.

Il a toujours été prévu la possibilité d'une troisième voie qui s'est arrêtée à Cagnes-sur-Mer et la possibilité d'une ligne LGV qui s'est arrêtée il y a quelques années, puisqu'il y a eu une période de blanc où il n'y avait pas de projet et après 2014, il y a eu ce nouveau projet. Tout ce qui est au nord de la ligne existante et de la gare est frappé d'alignement, puisque l'on a interdit à quiconque, quelles que soient les municipalités – on ne va pas se raconter des histoires – de construire à cet endroit. Il était prévu initialement, dans la venue de la troisième voie – et je suis bien placé pour en parler, puisque je m'occupais de la ligne TER quand j'étais au Conseil régional et que je connais bien la problématique –, de déplacer la gare existante au nord de son emplacement actuel, et en lieu et place de cette gare, de faire passer des éventuelles nouvelles lignes en enterré ou en surface.

Après, vous nous proposez la deuxième solution qui est de supprimer la route nationale 7. Cher Monsieur, tout est fait avec la prolongation de la voie Mathis pour que l'on arrive jusqu'à Saint-Laurent-du-Var et que l'on puisse circuler pour les gens qui ne peuvent pas prendre le TER. Si demain matin, vous supprimez la nationale 7, vous allez condamner définitivement Saint-Laurent-du-Var pour plusieurs raisons. La première des raisons est que vous enterrez définitivement l'accord qui avait été passé entre les villes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer pour faire venir le TER en particulier entre la nationale 7 et la RN 98, puisqu'elle ne pourra plus venir. Cela veut dire que le tramway ne pourra plus franchir le Var, premier point.

Deuxième point, cela veut dire que quelque part, les entreprises laurentines payent des taxes professionnelles afin que l'on puisse acheminer le personnel des communes environnantes sur Saint-Laurent-du-Var et que quelque part, on continuera à être défavorisé. En ce qui concerne la suppression de la nationale 7, vous ne l'avez pas mentionné ce soir, mais vous l'avez dit l'autre jour lors de notre entrevue, il n'y aurait que 10 % de gens qui emprunteraient la nationale 7. Demain matin, si vous supprimez la nationale 7, tous les gens qui empruntaient la nationale 7 pour rejoindre la voie Mathis vont passer par la RN 98 qui est déjà saturée de par le fait que deux traversées nouvelles ont été faites sur l'aéroport. Quelque part, on ne pourra plus jamais sortir de Saint-Laurent-du-Var aux heures de pointe.

Mettre en évidence des incohérences, c'est bien, mais proposer, c'est mieux. Je propose que l'on déplace la gare SNCF tel que c'était prévu – et cela a toujours été prévu – au nord, que l'on puisse utiliser l'implantation de la gare actuelle, que l'on déplace les voies, qu'on les fasse en enterré ou en surface. Je pense que c'est beaucoup mieux en enterré de par le fait que, comme l'a dit la personne qui est intervenue avant moi - Monsieur BERNASCONI -, cela empêchera des nuisances qui sont déjà importantes dans ce secteur. Et après, il n'y a pas de problème. Si on déplace la gare de Nice, ce que l'on peut encore faire, puisqu'elle n'est pas construite, à ce moment-là, Saint-Laurent-du-Var sera traversée, elle aura le bénéfice bien évidemment d'une ligne qui nous permettra d'avoir 10 TER par heure et elle ne sera plus impactée par toutes les nuisances que vous nous avez présentées aujourd'hui.

Ce n'est pas plus compliqué que cela, il suffit simplement de déplacer cette gare à Nice qui n'est pas encore construite. Voilà les propositions que nous vous faisons concrètement ce soir.

Applaudissements.

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

Merci, Monsieur. C'est un exercice délicat, parce que je n'ai pas de mandat politique, mais il me semble quand même que je suis un peu contraint de vous dire des choses qui ne vont pas vous faire plaisir. Je ne crois pas un seul instant – et je vous assure que je n'ai rien contre cette proposition – que nous déplacerons quoi que ce soit de la gare. Je connais le projet depuis longtemps aussi. Le débat public a eu lieu en 2005 et la création du pôle d'échange à Nice Aéroport était déjà présente à cette époque. Il y a eu des discussions depuis cette époque, et il y en a encore sur le déplacement de la gare. Vous en faites partie, il n'y a pas de problème avec cela, et c'est une position qui est respectable, je ne rentre pas dans cette logique.

Toutefois, en tant que maître d'ouvrage, je peux vous dire que la commande qui a toujours été faite par l'ensemble des cofinanceurs depuis que je dirige ce projet (depuis 2008), a toujours été la réalisation d'une infrastructure dans le pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport dans les conditions de l'établissement public de la plaine du Var et dans les conditions que vous connaissez actuellement. Je n'ai jamais eu d'autres directives. Il revient de ce que vous évoquez du débat politique de ces modifications, en tout cas la commande du maître d'ouvrage, et il y a une concertation sur la gare de Nice Aéroport à l'intérieur de cela, mais qui n'est pas une modification de position de cette gare. Nous n'avons pas trois options comme dans l'Ouest Alpes-Maritimes. Nous avons une option qui est celle de l'arrivée dans cette gare.

Encore une fois, il ne m'appartient pas de juger cela, mais de vous dire exactement la commande qui a été faite depuis des années au maître d'ouvrage. Formellement, depuis 2009, puisque la décision de faire les Métropole du Sud date du 29 juin 2009, depuis cette époque-là, nous avons la position terminale de la gare de Nice Aéroport.

De la salle

J'étais déjà à la Métropole. Jamais on ne nous a parlé de cette implantation, et à la Région non plus.

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

J'entends cela. Je ne nie pas du tout ces modifications, je vous dis juste ce qu'était la commande du maître d'ouvrage. Je ne vais pas plus loin. Je me dois de vous donner la vérité de ce que j'ai perçu comme

commande. Sur la gestion des parkings, Roland LEGRAND l'évoquera. Sur la suppression de la N7 et les éléments liés à la circulation, Nicolas GUYOT va évoquer cela.

Vous avez parlé de la troisième voie à Cagnes-sur-Mer. C'est un sujet qui est assez important, qui revient et qui est là aussi dans un cadrage qui peut donner des explications tout comme la gare de Nice Aéroport. Aujourd'hui, le projet initial a été réalisé entre Antibes et Cagnes-sur-Mer. La prolongation de cette voie a été prévue entre Cagnes-sur-Mer et Nice, mais cette prolongation ne se fera pas. Elle ne se fera pas.

Nous avons évoqué tout à l'heure une certaine croyance en la réalisation du projet. C'est certain que comme tous les projets d'infrastructure, tout le monde n'avait pas la vision de cette réalité de réalisation de projet, et certains élus ou beaucoup de gens sur le territoire considéraient que ce projet ne se ferait peut-être pas. Aujourd'hui, il se matérialise, il n'est pas encore fait. Il y a une déclaration d'utilité publique. Nous avons tout un ensemble de décisions administratives qui peuvent faire que le projet ne se fera pas, mais en l'occurrence, aujourd'hui, nous sommes dans une position où nous considérons que le projet va se réaliser et nous mettons tout en place pour cela.

Concernant la troisième voie, la réalisation et l'arrivée du projet de Ligne Nouvelle et de la capacité que le projet de Ligne Nouvelle a de doubler le nombre de TER sont venues percuter les études qui permettaient de considérer que la troisième voie qui était prolongée de Cagnes-sur-Mer à Nice ne permettait que l'amélioration par rapport aux 4 TER actuels, de 1 TER. Quand on a mis en parallèle un aménagement de plus de 500 millions d'euros pour faire la prolongation entre Cagnes-sur-Mer et Nice pour 1 TER de plus, et la réalisation d'une ligne nouvelle qui prenait corps pour pouvoir permettre de passer de 4 à 10 TER, les conditions de réalisation de cette troisième ligne sont tombées. Nous ne réaliserons pas la prolongation de la troisième voie, parce que nous réaliserons le projet de Ligne Nouvelle. Je crois que j'ai à peu près répondu.

En ce qui concerne la circulation, Nicolas GUYOT va répondre.

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

Vous connaissez sans doute ces éléments, mais si nous prenons l'ensemble des trois axes principaux qui traversent le Var, les ordres de grandeur des flux un jour moyen sont 95 000 véhicules sur l'autoroute, 20 000 véhicules sur la RN7 et 70 000 véhicules sur l'axe entre le Boulevard de la mer et la Promenade des Anglais. Tout cela pour dire que la suppression de la route nationale 7 représente à peu près 10 %, *grosso modo*, de ces flux.

Il y a aujourd'hui une démarche – vous le savez sans doute aussi – et des réflexions sur le plan de déplacement urbain à l'échelle de la Métropole. Nous avons interrogé le bureau d'études qui travaille dessus, qui a fait une première expertise. Ce n'est pas une étude complète, c'est un dire d'expert sur ce sujet. Évidemment, ce chantier devant nous est complexe. Il n'y a pas de doute là-dessus, mais disons que si nous pouvons essayer de retraduire son analyse, la suppression de cette capacité routière n'est pas inenvisageable. Si elle est vue positivement, elle est peut-être même une occasion de transformer un peu les comportements et de favoriser le report modal, mais ce n'est pas sans condition. Évidemment, il faut travailler sur le réseau routier, parce que quand on supprime la route départementale 6007, il faut la rebrancher d'un côté et de l'autre, il faut travailler sur les carrefours, et parce qu'il faut que les transports collectifs prennent le relais activement, efficacement, c'est le cas des transports urbains.

Se posera donc la question de la densification, de l'extension, du développement des transports urbains lourds. Se pose la question de savoir si potentiellement, on doit faire autre chose que ce qui est prévu aujourd'hui, ce qui est dans les tuyaux, notamment sur le tramway. Par ailleurs, cela engage aussi le fonctionnement du TER. Nous avons ici aussi notre part de responsabilité avec une difficulté particulière qu'il ne faut pas nier : si on attend du TER un service efficace et pertinent une fois que le projet sera en route, la période des travaux, qui va être relativement longue, va être aussi une période de perturbation des services. Nous avons donc là un enjeu très fort du phasage des travaux, d'efficacité du système pendant justement cette période transitoire. Voilà ce que nous pouvons dire aujourd'hui.

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

Vous aviez évoqué la position des parkings. Roland LEGRAND va en dire deux mots.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Bien évidemment, la problématique du parking est liée à la problématique du pôle d'échange. Nous sommes en train de réaliser un projet de gare multimodale. Il faut donc traiter l'intermodalité. C'est une gare TER, c'est une gare pour les trajets du quotidien. Nous savons que dans le mixte urbain, il y a moins de besoins de stationnement liés à l'activité d'une gare du quotidien. Par contre, évidemment, en tant que gare du TER, il n'est pas à exclure que c'est une gare de rabattement. Il y aura bien évidemment la possibilité de s'interconnecter au ferroviaire en venant d'un peu plus loin du territoire.

Nous avons prévu des études de flux qui seront plus poussées. Nous avons prévu – je vous l'ai montré – une localisation d'une éventuelle implantation de parking. Ce parking ne sera pas un parking de 600 places. Ce ne sera pas un aspirateur à voitures, ce n'est pas du tout le but. C'est simplement pour accompagner la suite du voyage, que l'on vienne de Cannes, de Nice ou de Menton, quand on descend à Saint-Laurent-du-Var. Le sujet est celui-là.

Par ailleurs, bien évidemment, puisque nous parlons d'intermodalité, nous parlons de parking de voitures, mais il y a aussi – et je le répète – un parking à vélos, un parking pour les deux-roues, une zone d'autopartage. C'est cette offre qu'il nous semble absolument indispensable de proposer avec la réalisation de la gare.

Pierrette VIDAL, habitante de Saint-Laurent-du-Var

J'habite le quartier de l'institut Arnault Tzanck, à l'ouest entre la gare et Cros-de-Cagnes. Nous n'avons rien vu sur cette partie du quartier. L'enfouissement de toutes les voies sera-t-il prévu ? Cela restera-t-il comme l'existant ? Que va-t-il se passer entre Cros-de-Cagnes et la gare ?

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

Nous allons remettre la présentation de base pour vous expliquer un tout petit peu. Je comprends très bien. Nous allons vous remonter globalement les éléments.

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

Quand Roland LEGRAND a présenté les principes de raccordement, il vous a présenté, d'une part les éléments à prendre en compte en termes d'altimétrie (les coupes), et d'autre part les vues en plan.

Nous avons indiqué que c'était plutôt pour illustrer le fait que nous avons deux possibilités de franchissement du Var, au nord ou au sud et à la fois une recherche de passer le plus au sud possible pour éviter les impacts sur le tissu urbain qui est plus proche des voies au nord. Dans les deux diapositives, nous avons les deux hypothèses, mais nous voyons qu'évidemment, si nous cherchons à rehausser la voie existante ou à l'enfourir, nous changeons son altimétrie et nous avons des travaux sur cette voie. Si nous cherchons à la décaler vers le sud pour avoir une gare plus vers le sud, cela veut dire que nous reprenons le tracé et que la voie est un petit peu décalée vers le sud.

Dans de nombreuses solutions, nous travaillons sur la ligne existante. Nous allons à la fois changer son altimétrie, soit pour la faire monter en viaduc, comme nous l'avons expliqué, soit pour la faire descendre et l'enfourir partiellement, et éventuellement pour décaler son axe plutôt vers le sud. Cela veut dire qu'il y aura des travaux, que cela va changer la géométrie de la voie à cet endroit. Maintenant, nous ne rajoutons pas de voie *a priori*, puisque la seule hypothèse que nous avons eue à un moment donné, qui vous a été présentée tout à l'heure, et dans laquelle nous avons une ligne nouvelle qui arrivait le long des voies existantes et qui arrivait sur un plateau à 4 voies, nous aurions élargi largement l'emprise. Mais ce n'est plus le cas, parce que la largeur a été jugée inacceptable. Maintenant, dans tous les cas, la Ligne Nouvelle vient se greffer plus loin que l'institut Tzanck et elle ressort au plus près du fleuve Var, comme nous l'avons dit.

Pierrette VIDAL, habitante de Saint-Laurent-du-Var

Les lignes existantes ne sont-elles pas enterrées dans le projet ?

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

Dans le projet, elles peuvent être enterrées au niveau de la gare, mais elles ressortent et au niveau de l'institut Tzanck, elles seront déjà à l'air libre, comme aujourd'hui. Quand elle s'enfouit au niveau des Magnolias, on commence à descendre le niveau de la voie à ce niveau-là. Au niveau du Gros Chênes, on est au niveau de la voie actuelle. On ne change pas la hauteur de la voie actuelle au niveau des Gros Chênes. On la laisse sur le talus.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

On va prendre une autre question.

Stéphane GRECH, CCI Nice Côte d'Azur

Bonsoir. Je me permettrai de parler des entreprises et des salariés. Vous avez évoqué tout à l'heure le terme d'« intermodalité ». Il y a un sujet qui est important pour nous, justement que cette intermodalité permette notamment aux salariés qui vont travailler sur les zones d'activités de la rive droite du Var, de les relier le plus facilement possible avec la gare, de façon à ce que l'accès au train soit facilité pour eux. C'est un premier point.

En ce qui concerne le deuxième point qui est important pour vous – et vous l'avez évoqué –, il s'agit de faciliter le lien entre le centre-ville et le secteur de Cap 3000, mais je crois que le projet que vous avez présenté va dans ce sens. Tout ce qui va dans ce sens sur le plan de l'aménagement est quelque chose qui est important pour nous.

Par ailleurs, je me réjouis d'entendre que tout le monde participe et que tout le monde est plutôt favorable au projet. C'est normal qu'il y ait du dialogue. C'est normal que tout le monde puisse exprimer un point de vue et je trouve que l'approche est très positive. Quand j'écoute Monsieur le Maire, j'entends aussi quelqu'un qui est vraiment dans le dialogue et qui cherche aussi des solutions pour que le projet soit gagnant-gagnant.

Il est également important de comprendre que parmi les salariés de Saint-Laurent-du-Var, beaucoup d'entre eux vont travailler notamment à Sophia-Antipolis. Il faut savoir que ce projet va leur permettre de mettre à peu près 8 minutes pour relier Saint-Laurent-du-Var à Sophia-Antipolis. C'est quand même un point extrêmement important à comprendre. Cela va vraiment nous faciliter la vie, et je ne reviendrai pas sur les 10 TER par heure, la fiabilité du réseau, etc. Tous ces points sont importants et si je vous parle de Sophia-Antipolis, ce n'est pas par hasard. C'est vraiment parce que cette gare à Sophia est extrêmement importante pour nous, parce que cela va vraiment permettre à 36 000 personnes qui travaillent sur ce secteur, d'avoir des facilités de transport. Cela va vraiment leur faciliter l'existence et éviter bien des désagréments sur la route. Merci.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Pour aller de Saint-Laurent-du-Var à Sophia, il faudra passer par Nice Aéroport.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

On laisse le maître d'ouvrage répondre, s'il vous plaît.

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

On peut passer par Nice Aéroport ou on peut prendre des TER qui iront de Nice à Cannes, puis qui seront prolongés par Sophia pour revenir à Nice. On pourra passer par Cannes pour aller à Sophia en direct, mais ce ne sera pas 8 minutes, en effet. Ce sera soit un trajet en 10 minutes avec une correspondance à Nice Aéroport, soit un trajet de 40 minutes quand on fait la boucle.

Un habitant de Saint-Laurent-du-Var

Bonsoir. Je suis dans le concret, je suis dans l'immeuble au-dessus de la rue Léonard-Anfossi où je suis propriétaire, évidemment. Je ne comprends pas trop le problème des 4 voies, puisque, *a priori*, dans ce que vous nous avez montré, les 2 voies actuelles seront légèrement enterrées ou pas enterrées, ce n'est pas le souci, mais elles ne bougent pas. Elles ne sont ni plus au nord ni plus au sud. Nous sommes bien d'accord.

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

Si, il y a un cas de figure dans lequel nous décalons les voies au sud.

Un habitant de Saint-Laurent-du-Var (le même)

Je ne comprends pas pourquoi on prend autant de place pour 2 voies actuelles qui ne bougent pas vraiment et 2 voies qui sont enterrées. Faites-vous remonter tout cela à la gare ? À la gare, il y a deux niveaux : le niveau des 2 voies actuelles et le niveau enfoui avec un arrêt de gare en souterrain. Je me base par rapport à Paris où tout est enfoui, tout est à plusieurs niveaux, et il n'y a pas tous ces problèmes.

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

Il y en a d'autres !

Un habitant de Saint-Laurent-du-Var (le même)

Sûrement, mais ils passent sous la Seine, des gares sont proches de la Seine et il n'y a aucun problème technique. Il y a beaucoup de choses que je ne comprends pas. Je suis désolé, je ne suis pas un expert, je suis juste un propriétaire qui va disparaître. Je ne comprends pas trop non plus ce qu'il va se passer. Manque de « pot », je viens d'acheter aussi aux Vespins. C'est aussi sur le tracé où j'ai l'impression qu'il va se passer quelque chose. En ce qui concerne la RN7 qui saute, je trouve cela aberrant. C'est une route mythique qui est effectivement fréquentée. Pour vous, dans les statistiques, cela ne fait que 10 %. D'accord, ce sont des statistiques, mais si nous rajoutons 10 %, comme l'a dit tout à l'heure un élu, cela rajoute encore au trafic sur le bord de mer où c'est déjà très compliqué.

Le problème de parking, nous le vivons tous les jours. Il n'y a déjà pas de places actuellement avec la petite gare qu'il y a à Saint-Laurent-du-Var, qui draine énormément de personnes. Toutes les places sont utilisées et on tourne pendant une demi-heure pour trouver une place, quand on en trouve. Vous ne connaissez peut-être pas, mais actuellement, le parking de la crèche est surchargé. Cela va effectivement poser énormément de problèmes, parce que de toute façon, vous allez rajouter des trains, il va falloir rajouter des parkings, parce que contrairement à ce que l'on pense, tous les gens ne viennent pas en vélo. Tous les gens ne viennent pas à pied à la gare et Saint-Laurent-du-Var est vraiment un point principal pour aller, soit sur Nice, soit sur Cannes.

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

Merci. Bien entendu, nous allons vous répondre. Nicolas GUYOT abordera le sujet des 4 voies.

Vous avez évoqué les difficultés des passages en souterrain. Nous n'avons pas de difficulté pour passer en souterrain. Nous n'en avons aucune, comme à Paris. La difficulté est que si vous mettez une gare à 50 mètres pour traverser la Seine, vous ne savez pas remonter dans cette gare, cela n'existe pas. Le métro passe, soit en surface avec des gares souterraines tout de suite après la Seine, soit en pont, en aérien, et plus souvent avec deux étages, pour arriver de l'autre côté en métro aérien. C'est exactement le cas que nous n'arrivons pas à avoir ici, puisque nous avons une gare en surface à Nice Aéroport qu'il faut joindre. Nous n'avons donc que la possibilité de passer en surface à Saint-Laurent-du-Var, ce qui a des impacts importants, d'où le fait que l'on nous demande – ce qui est logique – d'essayer d'être le plus possible en souterrain. Du coup, nous avons ces obligations de remonter pour passer. Nous n'avons donc pas la possibilité de faire autrement.

Un habitant de Saint-Laurent-du-Var (le même)

J'ai bien compris cela, mais je ne comprends pas pourquoi la gare qui est près de l'aéroport n'est pas à double niveau, avec des parkings. Il y a des parkings souterrains à côté de zones inondables ou dans des zones inondables à Antibes, à côté du port. Entre le port et le vieil Antibes, un parking a été construit en zone inondable. Il y a énormément d'endroits dans le monde où cela a été fait, il y a des métros et des gares qui sont sous des fleuves. Ne me dites pas que vous ne pouvez pas le faire !

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

Je vous dis que nous ne pouvons pas le faire. Il n'y a absolument pas de gare souterraine dans des zones qui sont inondables. Un parking n'a pas les mêmes obligations. Les conditions de réalisation de la gare dans cette zone-là ne sont pas possibles ; elles ne sont pas autorisées. Nous ne pouvons pas faire de réalisation de gare.

Un habitant de Saint-Laurent-du-Var (le même)

Vous n'avez pas l'autorisation, je suis d'accord, mais ne me dites pas que techniquement, vous ne pouvez pas le faire !

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

La question de la réalisation est effectivement possible. Les conditions de coût de réalisation de cette gare sont hors...

Un habitant de Saint-Laurent-du-Var (le même)

Nous sommes d'accord, mais dites-le clairement ! Vous avez dit plusieurs fois : « *Techniquement, ce n'est pas réalisable ; on ne sait pas faire* ». Ne dites pas cela, parce que ce n'est pas vrai !

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

Je dis que, techniquement, ce n'est pas réalisable pour arriver en gare de surface. Je l'ai dit pour deux raisons, je le précise. J'ai dit que nous étions dans une zone inondable et qu'il fallait faire la gare en surface, et d'autre part, qu'il fallait remonter pour y arriver. J'ai donc dit des choses extrêmement claires. Si la question est « sait-on faire des gares dans une zone complexe ? », la réponse est « oui », cela existe dans le monde, mais en l'occurrence, puisque nous parlons de cette zone et que je pense que vous voulez avoir des informations sur cette zone, malheureusement, les conditions mêmes de réalisation sont complexes et ce n'est pas possible par rapport à ce que vous venez de dire.

Je comprends parfaitement les éléments que vous évoquez sur les conditions de votre habitat, mais il est extrêmement important que l'on ne parte pas de cette réunion publique avec l'information que vous avez de considérer que nous sommes capables de réaliser une gare souterraine dans ces conditions, puisque cela change complètement la crédibilité du projet, ou la possibilité de le réaliser. Nous ne savons pas le faire. Du coup, nous le disons clairement, ce sont des sujets que nous avons longtemps évoqués et les conditions de réalisation de passage pour rejoindre Nice et de position que nous avons aujourd'hui réglementairement avec l'État ne nous permettent pas de le réaliser. Nous en prenons acte et nous ne le faisons pas.

Vous avez évoqué d'autres choses sur la partie de la route mythique, sur la N7. Je crois qu'encore une fois, ce sont des positions que je comprends, mais qu'il faut mettre en perspective. Les conditions ne sont pas de retirer la route pour retirer la route. Les conditions sont le travail que nous faisons aujourd'hui avec la Métropole et l'Agglomération pour essayer de regarder comment ces flux routiers vont pouvoir être gérés, parce que nous savons très bien qu'il y en a. Il s'agit donc de voir dans quelles conditions nous pouvons gérer cela. Comme l'a montré Nicolas GUYOT tout à l'heure, un travail est fait, il est prospectif. Nous avons de nombreuses études qui concernent les mouvements et l'évolution des flux. Si nous sommes sur des

scénarios où nous supprimons cela, c'est que nous avons réussi à faire des compensations qui permettent de le faire.

Les conditions de circulation aujourd'hui dans cette zone ne sont évidemment pas celles dans 15 ou 20 ans, mais en tout cas, ce sont celles que nous voulons changer. Nous avons une vraie logique de modification des comportements, ou de l'utilisation de la voiture sur ces zones. Je ne suis pas devin, je n'en sais rien, mais nous savons que nous faisons un travail pour permettre d'avoir une modification substantielle de ces conditions de transport et des passages en voiture.

Nicolas GUYOT va vous réexpliquer les conditions pour que vous compreniez bien cette logique de 4 voies. C'est un peu en lien avec ce que nous avons évoqué sur le premier point.

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

Dans la variante des 4 voies à plat, le principe est que la Ligne Nouvelle sorte relativement en amont du Var, rejoigne la ligne classique et se mette à niveau. Quand nous disons « 4 voies à plat », c'est qu'à partir du moment où elle l'a rejointe, nous avons les 2 voies de la ligne classique qui existent aujourd'hui et les 2 voies de la Ligne Nouvelle en parallèle. Nous avons un faisceau à 4 voies au lieu de 2 voies.

Quand nous regardons le plan, dans notre solution initiale, nous étions sur un passage sur le Var avec un viaduc au nord. À partir du moment où la Ligne Nouvelle sortait, c'est-à-dire dans ce secteur, nous étions sur un faisceau à 4 voies. Nous avons l'obligation d'avoir un tracé un peu incurvé vers le sud dans cette zone pour pouvoir caser la zone de gare qui est un peu plus large, avec les quais. Nous avons un décalage de la gare de Saint-Laurent-du-Var ici, un peu plus vers l'ouest, et dans le secteur d'Anfossi, de toute façon, nous ne pouvions pas nous rabattre complètement vers le sud. Nous avons donc un impact du côté d'Anfossi. C'est cela la logique des 4 voies et la raison de l'impact sur Anfossi.

De la salle

Pourquoi ne pas tout décaler sur le sud et ne pas toucher aux habitations ?

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

C'est l'autre option. Ce sont les options qui ont été étudiées suite aux discussions avec la commune, à savoir de réaliser les 2 voies supplémentaires non pas par un viaduc au nord, mais par un viaduc au sud sur la RN 7, d'où la disparition de la départementale 6007 et d'où le fait que dans ce cas-là, le secteur Anfossi est épargné.

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

Nous vous avons présenté plusieurs scénarios et le déplacement des voies au sud.

Un habitant de Saint-Laurent-du-Var

Vous avez modélisé un seul scénario.

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

Non, non, pas du tout, pas du tout. Nous avons présenté un scénario de déplacement au sud, nous l'avons dit très clairement tout à l'heure. Dans les deux scénarios qui sont des déplacements au sud que

Roland LEGRAND va vous présenter, vous n'avez pas d'impact direct sur votre habitation. Nous allons les présenter et c'est aussi l'intérêt de la concertation et des différentes variantes que nous vous présentons.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Le sujet est que si nous faisons une présentation détricotée, je comprends que vous soyez frustrés. Je pense qu'il faut que nous présentions les choses. Là, c'est la situation existante, et là, c'est la solution. Attendez, je réponds à Monsieur, parce que Monsieur se pose la question évidemment, en se disant « *si la voie passe rue Anfossi, ma maison s'en va* ». Dans cette hypothèse-là, que ce soit la solution de voie enterrée ou celle-ci, la rue Anfossi n'est pas impactée.

De la salle

Il y aura des démolitions d'autres immeubles.

Joseph SEGURA, Maire de Saint-Laurent-du-Var

Non, il n'y a pas de démolition d'immeubles, parce que je m'y suis opposé fermement. Il n'y a donc pas de démolition d'immeubles.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Quelles que soient les solutions que nous proposons au sud, l'idée est de ne pas impacter du tout ni la rue Anfossi ni le boulevard Ossola. Je vous le dis. Dans la présentation que nous avons faite il y a quelques mois – je vous l'ai montrée tout à l'heure – c'était le tracé direct avec un franchissement au nord du Var. Nous venions non pas toucher les maisons, mais à partir du moment où nous venions rogner le fond de parcelle, les personnes qui habitent ici n'avaient plus accès à leur maison, ce qui est quand même un peu un problème.

Nous avons modifié le projet. Pour l'instant, nous avons deux solutions. Une première solution consiste à franchir le Var au sud – je vais me permettre de prendre un peu de temps pour vous expliquer l'alternative à la première proposition que je vous ai faite – et dans la deuxième solution, nous avons également la possibilité de franchir le Var toujours au nord, et non pas au sud, mais par contre, dans cette hypothèse-là, il nous faudra une inflexion de la voie ferrée pour pouvoir développer la gare au sud, quel que soit le projet, que les voies soient masquées ou aériennes.

Dans tous les cas de figure, dans les trois variantes que je vous ai présentées, l'habitat rue Anfossi n'est pas touché. Par contre, il est très clair que nous ne touchons pas au nord, mais évidemment, en développant les voies au sud, nous avons ici un projet et dans cette partie-là, un impact, bien évidemment, important. Attendez, j'insiste : le foncier au sud fait partie déjà d'une réflexion urbaine, avec une sorte de remembrement et nous nous inscrirons là-dedans. D'accord ?

Excusez-moi, je prends un peu de temps, mais je me permets de vous présenter l'autre solution que nous travaillons également, qui n'est pas – et je le dis tout de suite – souhaitée par la collectivité actuellement, mais c'est une solution qui existe et je me permets de vous la présenter. Quelle est cette solution ? Les voies nouvelles enfouies, alors que les voies actuelles existantes seront déplacées au sud et aériennes.

Nous sommes en concertation. Mon devoir est de vous expliquer, mais je ne dis pas que nous allons faire cela. Nous vous expliquons, c'est une des solutions.

Sur le plan masse, vous avez toujours le boulevard Charles de Gaulle. Dans cette hypothèse, quel est le principe ? Entre la voie nouvelle qui est souterraine et la voie existante que nous allons remonter, nous dégagons un espace urbain à niveau. Au niveau du trottoir, vous avez une continuité de circulation à niveau. Par contre, je vous le dis et je traduis la position de Monsieur le Maire qui a été très claire et que je me dois de vous présenter. Vous allez voir en 3D qu'il y a un impact fort dans la ville. Là, c'est l'espace urbain que nous pourrions proposer, avec des ouvrages de stationnement. Tout cela est entre la voie souterraine qui est en dessous, les voies souterraines qui sont là et les voies existantes qui vont être aériennes.

Nous continuons. Vous avez l'espace urbain que je vous ai montré, les voies nouvelles qui sont enfouies de part et d'autre. Comme dans l'autre solution, au droit, à l'aplomb du boulevard Charles de Gaulle, les voies nouvelles s'enfouissent et nous ne les voyons plus. Par contre, la voie existante qui est ici actuellement, qui est déplacée au sud, est aérienne. Quand je dis « aérienne », elle n'est pas au niveau du terrain naturel, elle est même en surplomb entre 4 et 6 mètres. Cela donne ce schéma de projet impactant dans la ville. Là, également, nous avons reproduit des bâtiments possibles, mais c'est une simple interprétation de notre part. Nous ne disons pas que nous validons cela, mais nous vous proposons de construire ces ouvrages de la même manière que ce que je vous ai expliqué tout à l'heure. C'est aussi l'occasion de réaliser des opérations immobilières qui peuvent intégrer des programmes publics et aussi du stationnement.

Par rapport à une question précédente sur le stationnement, de toute façon, ce programme complet de stationnement doit être vu à l'échelle métropolitaine, puisque nous savons qu'il y a actuellement un déficit de stationnement, mais en fonction des programmes qui vont être proposés et le service de transport urbain, nous aurons à compléter par du stationnement. Ce n'est qu'à ce moment-là que nous pourrions définir le programme avec la Ville et avec la Métropole. C'est juste pour vous montrer cette hypothèse.

Dans cette hypothèse, sous les voies aériennes, nous logeons la gare et à partir de la place urbaine, nous montons vers les quais. Je voulais vous montrer cette solution. Elle est exactement en emprise, comme la solution précédente où nous masquons les voies. C'est simplement une option alternative où nous voyons l'infrastructure.

Antoine MARCHESE, secrétaire de l'USM 06

Bonjour. Je suis secrétaire de l'Union des Syndicats des Travailleurs de la Métallurgie du 06 et je suis délégué du groupe local Cagnes Var Europe Écologie Les Verts. Il y a beaucoup de questions et de réponses qui ont été faites. Je ne vais donc pas les reposer. Je représente de nombreux salariés. Le souci aujourd'hui est que ce projet est normalement à horizon 2030 et dans sa totalité, à 2050. Cela ne concerne pratiquement pas ceux qui travaillent aujourd'hui, qui en 2030 ou 2050, seront des retraités ou qui peut-être ne seront plus là. C'est le premier point.

La première question est la suivante. Aujourd'hui, il y avait des illusions qui devaient être résolues par la troisième voie, qui ne le sont pas, parce que la troisième voie est annulée. C'est retardé. Que fait la SNCF pour que le réseau actuel réponde déjà au besoin des salariés, puisqu'aujourd'hui, il y a une insatisfaction totale sur la Côte d'Azur ? C'est un problème. Ce n'est pas parce qu'il y a un projet à 15 ou 30 ans qu'il faut oublier le quotidien, parce que les défauts sur le quotidien aujourd'hui donnent de mauvaises analyses et perceptions des décisions à prendre sur le futur, qui seront pour nos enfants. C'est plutôt garantir une sécurité

de transport aujourd'hui pour les usagers au quotidien. C'est le premier point : il ne faut pas oublier le quotidien d'aujourd'hui sur la ligne actuelle.

Quand nous parlons de la saturation de la circulation sur la voie routière, dans les chiffres, dans l'expression orale, nous entendons « voitures », mais nous ne savons pas si ce sont des voitures ou des véhicules. Le gros trafic qui grossit aussi sur nos autoroutes et nos voies est constitué par les semi-remorques. C'est tout le ferroutage qui se fait par route entre l'Italie et l'Espagne, qui passe par chez nous et qui aujourd'hui sature nos voies quotidiennes. Là-dessus, nous avons bien vu que le projet n'apportait rien pour le fret. Le fret ne peut pas utiliser les nouvelles voies à cause des pentes souterraines, si j'ai bien compris, parce que cela a été succinct, et l'ancienne voie continuera à être utilisée par le fret. Aujourd'hui, le fret passe dessus.

Si nous augmentons la circulation quotidienne, l'information qui manque concerne les plages horaires de circulation des TGV et des TER. Si dans la journée, on ne met plus de fret, mais que l'on en met que la nuit, le fret apporte des nuisances sur la voie ferrée. Si en sortie de Saint-Laurent-du-Var on rajoute une pente avec les 4 voies, ce n'est pas la vitesse des trains qui apporte des nuisances, mais ce sont les freinages et les accélérations, notamment en côte. S'il y a des petites côtes à la sortie de Saint-Laurent-du-Var et qu'il y a du fret la nuit, nous allons l'entendre passer, parce que déjà, tout le long de la vallée, nous entendons le fret la nuit. Même s'il passe au ralenti, nous l'entendons très bien et cela fait des nuisances sonores dans toute la vallée. Il est donc important de connaître la plage horaire de fonctionnement entre fret, TGV et TER.

Sur la réponse qui a été faite sur l'intermodalité, une phrase a été dite : « *On répond à un cahier des charges, à une demande qui a été faite par les politiques ou par l'État* ». Il serait bien que l'on ait un « visionnel » là-dessus, sur les plans qui nous sont proposés, la perspective de l'intermodalité, parce qu'aujourd'hui, nous n'avons que nos voitures. Aujourd'hui, les transports en commun ne correspondent pas au besoin d'un axe qui dessert en permanence la partie sud du département. Pour remonter dans les vallées, aujourd'hui, les transports en commun n'existent pas, ou très peu. Ils ne correspondent pas au niveau des horaires, aux flux. Si nous avons des TGV qui arrivent tous les quarts d'heure et des bus qui passent toutes les deux heures, il y a un petit problème.

Aujourd'hui, nous n'avons pas la visibilité sur le type d'intermodalité qui est prévue par les politiques ou ce qui est prévu en parallèle du cahier des charges qui vous a été demandé. Il serait donc bien que nous ayons une vision sur l'intermodalité et avec peut-être un échéancier prévisionnel à 5 ans, à 10 ans, à 15 ans, pour voir un petit peu comment cela va « se goupiller ». Sinon, nous n'arrivons pas à comprendre. Si nous n'avons pas les places de parking, où allons-nous stationner les voitures ? Si c'est pour les garer à Cap 3000 ou à l'aéroport à 18 euros par jour, à mon avis, cela ne va pas attirer les voyageurs. La solution est donc le transport en commun dans sa globalité ; je suis pour et les salariés sont pour.

Sur la partie écologie, nous avons une zone Natura 2000. Quel est l'impact des projets sur la zone Natura 2000, qu'ils soient aériens ou souterrains ?

J'ai une question technique à poser, parce que nous sommes dans les Alpes-Maritimes et en bout de chaîne en France. Quelle est votre source d'énergie électrique ? À quel endroit la prenez-vous ?

Sur les parties souterraines, je pense qu'il doit y avoir des sorties de secours. Elles ne sont pas visualisées sur les plans, parce qu'apparemment, comme les schémas ne sont pas définitifs aujourd'hui, ces sorties de

secours vont normalement impacter des sorties, ce qui va rendre inconstructibles certains terrains. Quelle visibilité allons-nous pouvoir avoir là-dessus ?

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Peut-être que le maître d'ouvrage peut commencer à répondre.

Antoine MARCHESE, secrétaire de l'USM 06

J'ai une inquiétude par rapport à ce qui a été dit sur la desserte de Sophia. Quand on passe par Cagnes-sur-Mer, cela fait 40 minutes. Ce n'est pas la réponse à donner, parce qu'en plus, à Sophia, il faudra qu'il y ait un réseau de desserte pour desservir Sophia. J'ai travaillé 20 ans à Sophia, je connais donc très bien Sophia. Ce genre de réponse m'inquiète, parce que nous voyons le petit bout qui se fait de ce côté-là, le petit bout qui se fait à Marseille, et le troisième tronçon qui va se faire dans le futur nous ne savons pas trop quand, en sachant qu'il y a des réticences du côté de Toulon. J'ai l'impression que ce projet risque à terme de se redéfinir comme la LGV, c'est-à-dire que l'on mettra du TGV direct. Si nous n'arrivons pas avoir de la desserte locale très courte avec des temps raisonnables, si nous avons des temps longs entre les gares, je pense que nous aurons la LGV au final. C'est ma crainte.

Il y a un petit détail qu'il faudra éclaircir sur les présentations. Il n'y a pas la symbolique des différentes gares. Il y a des gares de tailles différentes et de couleurs différentes. Qu'est-ce que cela signifie ? Merci.

Applaudissements.

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

Il y a beaucoup de questions. Sur la réalisation des projets et la projection sur l'avenir, vous avez raison sur un point. Ce projet que nous faisons aujourd'hui et qui nous est demandé est le projet pour l'avenir. Nous avons exposé les raisons pour lesquelles nous considérons qu'il était nécessaire de mettre en place un système de transport pour le plus long terme. La ligne actuelle que l'on utilise tous les jours date de 1860. En 1860, personne ne pensait que l'on aurait tous ces trafics. Nous savons que nous avons une thrombose annoncée sur le territoire. Nous n'avons pas de projet majeur routier pour désaturer. Il va donc falloir que nous ayons un système plus performant pour que la région ne soit pas asphyxiée et que ce que vous évoquiez, c'est-à-dire tout simplement les enjeux de mobilité pour travailler soient pris en compte. Vous avez travaillé 20 ans à Sophia. Vous savez le temps que vous mettiez pour y aller. À ceci près que sur Cagnes-sur-Mer, il faut que nous regardions. Nous allons essayer de revenir à quelque chose entre les deux. Ce projet est nécessaire pour l'avenir et il ne répond pas aux besoins de maintenant. Aujourd'hui, nous avons des aménagements qui sont prévus pour améliorer. Maintenant, nous ne faisons pas de miracle avec cela. Pourquoi ne faisons-nous pas de miracle ? Parce que la question de la saturation du réseau ferroviaire actuel est réelle. Nous ne savons pas faire passer plus de trains que ce que nous passons aujourd'hui de façon globale. Nous avons des améliorations potentielles. Nous essayons de le faire dans le cadre de l'aménagement comme des améliorations de la ligne Mandelieu-Vintimille. Nous allons essayer de travailler sur les conditions de circulation pour essayer d'augmenter cela. Nous travaillons sur les espacements, sur la signalisation pour permettre de rendre cela un peu plus robuste. Cela améliore, mais cela ne révolutionne pas le dispositif.

Nous avons d'autres aménagements que vous voyez, comme les allongements des quais, l'amélioration de la ligne Cannes-Grasses qui va se fermer, etc. Il y a tout un ensemble d'aménagements qui sont importants. Je vous dis qu'il y avait 1,5 milliard d'euros d'investissement dans le cadre du Contrat de Plan État-Région. C'est donc important. Comme la troisième voie, cela fait des améliorations. Aujourd'hui, cette troisième voie était nécessaire, parce que sinon, nous aurions un service réduit. La troisième voie permet les choses. Par contre, je vous dis et redis que la perspective de la troisième voie et sa continuité par rapport à ce projet de Ligne Nouvelle, n'étaient pas suffisantes pour le faire. Toutefois, nous avons tous ces aménagements qui sont nécessaires et le projet de Ligne Nouvelle qui prendra la suite.

Vous avez parlé du fret. Aujourd'hui, le projet de Ligne Nouvelle n'a pas les caractéristiques qui permettront de faire passer le fret. C'est la ligne actuelle. Le fait que la ligne actuelle soit désaturée globalement, en tout cas qu'elle soit réorganisée autrement permet d'augmenter le nombre de sillons de 5 à 20 pour le fret sur la ligne existante. Pour autant, nous ne voyons pas d'augmentation des services du fret à terme. Il y a la possibilité de le faire, mais ce n'est pas une vision que nous avons d'augmenter les services du fret. Nous ne voyons pas les développements des services du fret sur cette ligne-là à terme, il n'y a pas d'industrie lourde qui se crée et qui amène du fret. Il y a du fret local qui n'est pas traité de la même façon.

Tout le fret lourd qui passe aujourd'hui sur l'autoroute est lié à deux choses. Il est lié aux incitations financières. Aujourd'hui, si les routiers passent par là, c'est parce que c'est moins cher qu'ailleurs. Si nous voulons réduire mécaniquement le passage des camions, il faut faire tout simplement des incitations fiscales. Cela existe, de nombreux pays le mettent en place. Je n'ai pas de position par rapport à cela, mais cela existe en Suisse, par exemple.

Deuxièmement, les conditions de déploiement du fret entre l'Italie et l'Espagne passent dans le cadre du développement des politiques européennes sur les corridors du fret et la réalisation du Lyon-Turin. La réalisation de la ligne Lyon-Turin n'est pas pour tout de suite, mais en l'occurrence, comme le fret a des difficultés, le développement du fret passe par les logiques de massification, c'est-à-dire le regroupement de l'ensemble des frets sur une voie. C'est donc de l'Italie ou de l'Espagne par la remontée par le sillon permien et par le Lyon-Turin. Le développement du fret sur l'arc méditerranéen par la ligne classique n'est pas réel. Il n'y en a pas. Il y a quelques trains supplémentaires en fonction des besoins, mais honnêtement, nous n'en voyons pas.

Après, vous avez posé plusieurs questions sur le schéma électrique de distribution. Nous n'avons pas du tout travaillé sur les sous-stations à réaliser au niveau de la ligne, mais nous avons quelques plans.

Nicolas GUYOT va en parler. Sur les sorties souterraines, il va vous évoquer les difficultés. Sur les zones naturelles, il va en parler deux secondes. Sur les difficultés ou le spectre de revoir la ligne à grande vitesse, ce n'est clairement pas possible, puisque nous avons – je vous l'ai dit – une réalisation par tronçon. Sur le fait que nous réalisons aujourd'hui la Priorité 1 sur Marseille et sur Nice et le fait des décisions qui ont été prises, je ne vois pas arriver la potentialité d'un *strap* qui se ferait plus tard, puisque nous ne serions pas dans la logique de la desserte des Métropoles du Sud. Là non plus je n'ai pas de boule de cristal et je ne suis pas dans les sphères politiques, mais ce n'est pas du tout la tendance aujourd'hui, puisque nous avons besoin de faire une desserte locale, d'améliorer la desserte régionale et une desserte qui irait directement sur Aix-en-Provence n'apporterait pas ce besoin par rapport à Nice. Nous avons besoin de rejoindre Marseille, c'est ce

qui est important pour la dynamique du territoire. Aujourd'hui, je peux le dire, mais dans 30 ou 40 ans, je n'en sais rien.

Nicolas GUYOT va vous répondre sur les éléments que nous avons cités précédemment.

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

Nous allons peut-être commencer par le sujet sur Natura 2000. En effet, l'estuaire du Var est riche écologiquement. C'est une zone sensible avec la nidification des oiseaux. Il y a une attention particulière à y porter. Il y a un travail à la fois de collecte de données, d'études de comportements des animaux et du biotope dans son ensemble. Vous ne pouvez pas passer dans une zone Natura 2000, il faut passer ailleurs. Nous avons un « atout » dans cette difficulté : comme vous l'avez vu, soit nous remplaçons un viaduc existant, soit nous en créons un, mais *a priori*, nous nous servirions du viaduc qui existe. C'est un « moindre mal », mais nous sommes bien conscients que c'est un enjeu majeur, que ce soit sur l'hydraulique ou sur le biotope dans son ensemble. Nous y travaillons.

Sur les sources d'énergie, à la fois l'augmentation de dessertes due à de nouveaux services longs parcours qui empruntent la Ligne Nouvelle, et la densification des TER qui est permise par ce projet nécessitent une nouvelle alimentation. Nous avons commencé les études, notamment avec ERDF. *A priori*, une nouvelle station supplémentaire est nécessaire et les deux localisations pour l'instant qui se dégagent sont, soit à proximité de la ligne Cannes-Grasses du côté de l'embranché ferroviaire qui fait du commerce de voitures, le CAAT (Côte d'Azur Auto Transport), soit sur le site de Cannes-La Bocca, à l'endroit où nous avons déjà une station, mais nous la rendrons plus puissante.

En ce qui concerne les sorties de secours, vous avez raison. Les spécifications techniques internationales nous obligent, même avec un tunnel bitube, à avoir des sorties de secours à l'air libre tous les cinq kilomètres pour les tunnels longs. Nous en aurons notamment dans les tunnels qui sont situés entre le secteur de Sophia et Saint-Laurent-du-Var. La localisation exacte n'est pas encore acquise. Évidemment, vous avez raison, cela fait une émergence en surface. Il y a des émergences en surface, il y a aussi des accès de secours à créer. Le jeu sera que ces puits ne soient pas trop profonds. Il s'agira donc de mettre ces puits à des endroits où le tunnel n'est pas trop enterré et de chercher les localisations, de les mettre à des endroits accessibles, sans trop de pénalisation en surface.

Je vais ajouter un petit mot sur les gares de différentes tailles dans nos schémas. Je pense que vous faites allusion aux ronds bleus. Il n'y a pas de légende, parce que nous n'avons pas choisi de mettre des ronds bleus, soit sur les gares TGV, soit sur autre chose. Il n'y a pas d'arrière-pensée. C'est simplement celles qui nous paraissent être des repères pour les gens qui connaissent moins bien la région. Par exemple, Grasse n'est pas une gare TGV, mais il y a Cannes et Antibes. Il n'y a pas de différenciation de gares dans notre projet, absolument pas.

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

C'est un point important, parce que cela a été évoqué. Il n'y a aucune disparition des haltes et des gares existantes ; je dis bien « haltes » et « gares ». Toutes les gares qui sont sur le tracé sont conservées dans le projet.

Antoine MARCHESE, secrétaire de l'USM 06

La nouvelle ligne qui va à Ouest Alpes-Maritimes et qui va à Nice Aéroport s'appelle pourtant « Saint-Laurent-du-Var » et elle n'est pas pointée sur la gare de Saint-Laurent-du-Var.

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

Par contre, c'est une précision importante sur le tracé. C'est ce que je disais tout à l'heure pour aller à Sophia. On va à Sophia sur ce schéma – certes, c'est un peu schématique –, soit en prenant un TER à Saint-Laurent-du-Var et en faisant cette boucle – c'est ce qui vous a fait réagir sur les 40 minutes –, soit en allant à Nice Aéroport et en ayant une correspondance pour avoir un TER direct. Si je parle techniquement, la gare dessert les voies de la ligne existante, mais il n'y a pas de quais sur les voies de la Ligne Nouvelle.

Antoine MARCHESE, secrétaire de l'USM 06

Pourquoi passerait-elle directement en dessous ?

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

Pour les raisons que Jean-Michel CHERRIER a expliquées tout à l'heure.

Antoine MARCHESE, secrétaire de l'USM 06

Raison de plus pour dire que la voie qui passerait au nord, elle aurait pu passer beaucoup plus loin en souterrain dans le nord et venir à l'aéroport. Elle ne dessert jamais Saint-Laurent-du-Var.

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

Du coup, nous avons les contraintes que nous avons expliquées tout à l'heure pour arriver sur la gare de Nice Aéroport.

De la salle

Si on avait gardé la gare multimodale au MIN, on aurait fait des parkings autour du MIN, ce qui nous permettait d'avoir plus de parkings.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Excusez-moi, il y a encore d'autres questions. Il y avait Monsieur avant vous.

Patrice CASTILLON, habitant de Saint-Laurent-du-Var

Je vis à Saint-Laurent-du-Var depuis 1941. C'est une chance de pouvoir voir vos installations futures, mais il y a quelque chose qui manque un peu dans votre exposé, je pense. Il manque quelques plans en coupe pour que l'on voie où passent les voies ferrées. Puisqu'il me semble qu'il y a une majorité pour enfouir ces nouvelles voies, pourquoi ne peut-on pas déjà descendre le plus possible du côté de Nice ? Je ne sais pas quelle est la hauteur du pont de la voie ferrée actuellement, quelle est la hauteur du pont de l'autoroute, quelle est la hauteur du pont de Carros, mais il y a peut-être quelques mètres à gagner, ce qui permettrait d'enfouir au ras de la rive du Var où l'on commence à descendre, alors que sur les schémas que nous voyons, nous avons l'impression que nous nous promenons pendant 100 mètres au niveau du sol et nous verrons après.

La deuxième question est la suivante : où passe voie nouvelle que vous montrez et qui vient de Sophia-Antipolis ? À quel niveau coupe-t-elle le Var ? À quel village coupe-t-elle le Var ? Je comprends qu'il y a un deuxième pont qui va aller depuis la gare nouvelle vers Sophia-Antipolis. Je ne comprends pas le plan qui est montré là.

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

Il faut que nous reprécisions les choses. Cela passe au même endroit. Nous avons les coupes, il n'y a pas de ligne qui se balade. C'est ce que j'expliquais tout à l'heure. Ce sont vraiment les contraintes d'altimétrie. Si nous pouvions jouer un peu plus, nous le ferions. Nous avons des problèmes de référentiel de pente pour les trains, que nous sommes obligés de respecter. Du coup, avec l'altimétrie, c'est la position...

De la salle

Vous n'avez pas compris sa question. Ce Monsieur précisait qu'au lieu de commencer la descente à la fin du pont Napoléon III, pourquoi ne pas la commencer au début du pont Napoléon III ? Et là, nous aurions la pente. Personnellement, je préfère avoir un viaduc sur le pont Napoléon III, qu'avoir un pont visible sur le territoire. Personne n'y a-t-il pensé ? Sur les 3,5 mètres ou 4 mètres sur toute la longueur, pourquoi commençons-nous à descendre sur la fin du pont Napoléon III ?

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Monsieur, on ne vous entend pas sans micro.

Réactions de la salle.

Lola AGOSTINI, AMO Concertation (Agence Nicaya Conseil)

C'est pour les *verbatim*. Il y a des *verbatim* de la réunion. Si vous voulez que l'on puisse noter tout ce que vous dites, il faut que vous puissiez parler dans le micro chacun à votre tour. Merci.

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

Je comprends mieux la question que je n'avais pas comprise. Merci de l'avoir précisée. Nicolas GUYOT va vous apporter des éléments.

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

Baisser le tablier de l'ouvrage est principalement lié à un problème de transparence hydraulique, par rapport aux crues du Var. Cela va être le seul obstacle.

Patrice CASTILLON, habitant de Saint-Laurent-du-Var

Quelles sont les hauteurs des trois ponts actuellement ? À quelle hauteur au-dessus du sol sommes-nous au niveau des trois ponts ?

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

Nous vous apporterons éventuellement des éléments techniques précis, mais sur la problématique de gagner 3 mètres sur la hauteur libre sous l'ouvrage semble – et nous pourrions le boucler avec la DDTM – inenvisageable compte tenu de la transparence hydraulique de l'ouvrage que nous attendons en aval du Var.

Vous me direz si je me trompe d'interprétation, mais sur le schéma de service que nous avons présenté, qui est un schéma...

Réactions de la salle.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Si vous permettez, nous allons déjà répondre aux questions de Monsieur et après, nous passerons le micro à Monsieur. C'est juste cela, il n'y a aucun souci.

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

Excusez-moi, mais est-ce que je me trompe en pensant que cette schématisation laisse penser qu'il y a un autre ouvrage quelque part ? Est-ce bien cela ? Non ? Si c'est cela la question, ce n'est qu'un schéma et cela ne représente pas un tracé, c'est-à-dire que le trait bleu est le long de la voie existante. C'est Saint-Laurent-du-Var ici.

Patrice CASTILLON, habitant de Saint-Laurent-du-Var

Nous avons l'impression qu'entre Nice et Saint-Laurent-du-Var, il y a une nouvelle voie qui part, indépendamment des voies dont nous avons parlé.

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

Non, non, ce trait bleu représente les voies nouvelles dont nous parlons et qui sont sur le nouveau viaduc dont nous avons parlé. Ce nouveau viaduc sera accolé au viaduc existant.

Patrice CASTILLON, habitant de Saint-Laurent-du-Var

Ce sont les voies qui passent en gare de Saint-Laurent-du-Var, n'est-ce pas ?

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

Oui, absolument, ce sont celles-ci.

Patrice CASTILLON, habitant de Saint-Laurent-du-Var

À ce moment-là, ma question est : pourquoi ne peut-on pas prendre le train ici pour aller à Sophia-Antipolis ?

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

Justement parce que cela supposerait de faire deux gares superposées, puisque les lignes ne sont pas au même niveau, et ce serait une contrainte supplémentaire pour le tracé de ces voies nouvelles, et nous n'arriverions pas à la même insertion urbaine. Quand nous rajoutons des quais, nous rajoutons des contraintes sur le tracé. Il faut que ce soit à plat, nous ne pourrions pas remonter à cet endroit-là, parce que nous ne pouvons pas faire une gare dans une pente à 3,5 %. Soit il faudrait la faire ailleurs, soit il faudrait décaler l'ensemble. Nous ne pourrions pas faire le projet avec l'insertion que nous avons prévue ici.

Patrice CASTILLON, habitant de Saint-Laurent-du-Var

D'où l'intérêt de commencer la pente à partir de Nice.

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

Avec la problématique que nous avons citée sur la transparence hydraulique.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Nous finissons avec les questions de Monsieur.

Pascal ROLFO, Chambre de métiers et de l'artisanat de région Provence-Alpes-Côte d'Azur

En demandant à Monsieur de repréciser sa question, ce n'était peut-être pas le réel propos de ce que je voulais développer, mais la vraie question est la suivante. Vous parlez de la descente. Pourquoi n'entamerait-on pas la descente au début du pont Napoléon III, plutôt qu'à la fin, tout simplement sur la chaussée sud ? Quitte à créer un nouvel ouvrage, peut-être, pourquoi pas ? De ce point de vue, on n'aurait pas besoin de remonter si haut ni de redescendre, et on resterait un peu plus bas sur le lit du Var. Calculez la hauteur, l'altimétrie minimale par rapport au flux du Var et qui permettrait justement d'éviter ce genre de débordement, parce qu'aujourd'hui, il y a des aménagements au niveau des digues. Aujourd'hui, comme il y a aussi un projet d'aménagement global avec Cap 3000 qui existe, on pourrait réfléchir à un projet beaucoup plus global et qui, à ce moment-là, nous permettrait de n'avoir plus rien de visible sur Saint-Laurent-du-Var.

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

Sur les propositions d'aménagement, encore une fois, ce sont des choses qui sont bienvenues. Sur la hauteur du pont et du tablier, c'est ce que Nicolas GUYOT a dit. Nous avons des contraintes obligatoires réglementaires qui sont liées au niveau obligatoire dans cette zone de crue. Nous respectons cela. Nous pouvons regarder les conditions d'un tablier avec cela, mais aller plus bas, c'est une question d'autorisation. Nous ne pouvons pas aller plus bas que les tabliers actuels compte tenu de la réglementation. Nous sommes contraints par la réglementation, nous ne faisons pas ce que nous voulons à partir du moment où nous avons des logiques qui nous sont imposées. Nous regarderons, mais je pense que nous sommes à la cote minimum et nous ne pouvons pas faire ce que vous demandez.

Pascal ROLFO, Chambre de métiers et de l'artisanat de région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Qui fait ces cotes ?

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

C'est nous qui faisons les cotes, mais les conditions de mise en place de points de crue sont fixées par l'État.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Nous prenons une question des personnes qui attendent depuis très longtemps.

Maha GHOUAIEL, habitant de Saint-Laurent-du-Var

Bonjour. J'habite plutôt en bas de Tzanck, du côté sud. Devant chez moi, j'ai la route nationale 7 qui passe. Je voudrais connaître l'impact de la ligne existante. Nous demandons à ce qu'elle soit déplacée pour rejoindre un certain axe, d'après Monsieur GUYOT. Nous voudrions savoir ce qu'il en est. Concrètement, si demain je prends la voiture pour rejoindre la voie Mathis, par où est-ce que je passe ? Je pense que d'après ce que je comprends, elle est encore existante, j'arrive vers le passage Moatti, je dois rejoindre la RN98 et

m'engouffrer avec tout le reste des habitants. Quel est l'impact exact ? On parle beaucoup de la gare et de cet impact-là. La dame en a déjà parlé du côté de Cros-de-Cagne, du côté de Tzanck. Nous habitons de ce côté et nous ne parlons pas de ce passage-là. Quel va être l'impact sur ce côté-là ? Merci.

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

Roland LEGRAND va vous donner les éléments de réponses. Je réagis simplement aux termes que vous employez, à savoir « passage » et « impact exact ». Ce n'est absolument pas le cas aujourd'hui de vous présenter les impacts exacts dans aucun des scénarios, puisqu'il y a plusieurs scénarios. Je vais répondre et redonner les éléments, mais je veux juste être le plus clair possible avec les questions que vous posez, qui sont légitimement liées à vos habitations, à votre devenir, et nous le comprenons bien. Simplement aujourd'hui, il ne peut pas y avoir de décalage dans la compréhension. Nous ne sommes pas capables, nous n'avons pas fait les études précises de chacun des scénarios et des impacts précis dans le territoire de tous ces scénarios, à la rue près, à la maison près, puisque nous sommes sur des points généraux de développement.

Le choix de ces différents tracés nous amènera un de ceux-là – et nous n'avons pas nécessairement besoin de faire le choix tout de suite – et il nous amènera à faire des études d'approfondissement. Dans ces études d'approfondissement, ce que je vous ai dit tout à l'heure est lié à la concertation, petit à petit, par itération, nous verrons comment nous traitons l'ensemble de ces sujets et comment cela se passe.

Il y a un sujet de compréhension et d'écart entre ce que nous présentons là, avec des voies, et la réalité de ce qu'il pourra se passer plus tard. Nous sommes sur les principes, nous sommes sur de grandes conditions. Nous sommes loin des impacts exacts. Je vous ai expliqué tout à l'heure quel était le planning du projet. C'est assez difficile et je le comprends, mais il faut se rendre compte que les plans qui sont un peu plus précis dans le cadre des études d'approfondissement arrivent au moment de l'enquête d'utilité publique, c'est-à-dire à peu près en 2018, fin 2018 début 2019 où nous aurons des choses un peu plus précises. Quand nous aurons la déclaration d'utilité publique, nous commencerons les plans d'exécution. Quand on commence les plans d'exécution, c'est uniquement à ce moment-là...

Réactions dans la salle.

Attendez ! Ce n'est ni trop tard ni rien, c'est comme cela que le projet se bâtit.

Premièrement, nous allons vous présenter les quelques éléments, mais nous ne pouvons pas vous donner les impacts précis, point par point, sur ces sujets-là.

Deuxièmement, sur vos habitats, nous répondons, parce que Monsieur avait posé des questions et cela me permettait de générer une présentation de notre variante. Je vous ai indiqué qu'il y avait des ateliers, qu'il y avait des permanences du maître d'ouvrage pour pouvoir discuter plus longuement de l'impact. Ce sont des réunions bilatérales où nous prenons avec vous le temps de regarder ces choses-là un peu plus précisément. Cela répond à un enjeu global, ce que nous allons faire ici, mais précisément, venez dans ces permanences les 7 et 8 novembre pour avoir un peu plus d'éléments.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

En fait, vous avez ici le passage Moatti et les Vespins. Dans l'étude de circulation, nous vous avons parlé d'une expertise. Le fait de supprimer la route départementale 6007 génère très clairement une redistribution

de la circulation. Dans le projet en 3D que je vous ai montré, nous allons supprimer la nationale 7 et le seul ouvrage de circulation est-ouest sera la route du bord de Mer. Ce que nous n'avons pas encore engagé comme études, mais les orientations de l'expertise que nous avons conduite, c'est d'aller plus vers Cagnes-sur-Mer pour récupérer la route du bord de mer et de la même manière, ici, du côté de Nice, nous avons une redistribution à partir du boulevard Cassin pour pouvoir gommer l'absence de la nationale 7.

Votre souci est dans cette partie-là.

De la salle

Non, il est plus loin.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Encore plus loin ?

De la salle

Il est sur la partie de la route nationale 7 que vous avez enlevée.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Attendez, nous n'allons pas enlever toute la nationale 7. Dans le cadre de l'étude que nous allons mener, nous avons demandé à une expertise tout à fait indépendante justement les conséquences de la suppression de la route nationale 7 dans le tronçon qui va être impacté. Au-delà, nous n'allons pas supprimer la route pour supprimer la route. Ce n'est pas dans notre intérêt. Nous ne parlons que du tronçon de la gare, sur une séquence d'environ 250 à 300 mètres. J'ai des schémas, venez dans les séances de permanence. Nous verrons. Ce ne sont que des schémas, nous n'en sommes pas au stade de plan d'exécution. Ce sont des schémas où je vous expliquerai, effectivement, le lundi 7 novembre au matin, comment nous avons imaginé de gommer l'incidence de la suppression de la route nationale 7 en récupérant, *via* les ouvrages à réaliser, *via* les picages sur la route du bord de mer, de telle sorte que la nuisance de la suppression de la route nationale 7 soit compensée. Ce sont des principes, mais sachez que nous sommes dans cette réflexion, y compris avec la Métropole, pour compenser la suppression de la route nationale 7 dans cette séquence.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Monsieur LEGRAND vous donne rendez-vous aux permanences.

De la salle

Je reconnecte. Que va devenir la voie actuelle, au niveau de la route nationale 7, avant les Paluds ? Puisque nous parlons d'une modification de la route juste après les Paluds. On ne nous dit pas ce que devient la voie actuelle SNCF, si elle va être décalée vers la RN 7 comme on nous l'a dit précédemment, ou pas.

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

Nous vous apporterons ces éléments.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Vous avez aussi parlé des conséquences évidemment de la suppression de la route nationale 7. Ici, nous allons décaler la voie existante dans ce tronçon-là. Actuellement, la voie est ici ; nous allons la décaler plus au sud.

De la salle

Sur la route ?

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Oui ! À un certain moment, quand nous arrivons ici, nous sommes exactement à l'endroit où se situe la ligne actuelle, puisque nous venons nous raccorder à la ligne actuelle. Si vous voulez, entre la séquence du franchissement au droit de la nationale 7, ici, sur le Var, et la séquence où nous venons récupérer la ligne actuelle, dans toute cette zone, nous allons décaler la voie existante de l'ordre de 20 à 25 mètres. Tout ceci va se faire en biseau. Dans la partie centrale que je vous ai montrée en 3D, il n'y a pas d'incidence, puisque cela fait partie des opérations de remembrement du foncier qui sont déjà prélevées.

De la salle

Nous sommes en plein dedans, Monsieur. Nous sommes en plein dedans.

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

Attendez ! Là, vous êtes clairement sur votre habitat. Venez à la permanence, Madame.

De la salle

Nous ne pouvons pas rester avec une inquiétude de cette nature !

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

Je comprends très bien, mais vous n'aurez pas cette réponse ici. Vous venez dans les permanences pour pouvoir évoquer ce sujet. Nous avons une réunion publique et nous essayons d'expliquer les enjeux. Je comprends très, très bien les inquiétudes que vous pouvez avoir, Madame. C'est tout à fait légitime, mais pour avoir ces précisions et pour échanger dans de bonnes conditions, venez à la permanence pour que nous puissions travailler sur ces sujets-là.

De la salle

En même temps, cela touche beaucoup de monde. C'est une réunion publique, et logiquement, nous devrions pouvoir poser les questions que nous voulons. Cela ne touche pas que cette famille, mais cela touche plusieurs familles et je trouve leurs questions légitimes.

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

Je n'ai pas dit qu'elles ne l'étaient pas. Je propose une réponse.

De la salle

Nous aimerions une réponse collective et non pas une réponse individuelle par famille, c'est tout simplement cela, de façon à ce que tout le monde puisse entendre la réponse.

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

Nous avons répondu collectivement. Nous avons expliqué, comme vient de le faire Roland LEGRAND, les impacts que cela avait. Globalement, j'ai dit précédemment que nous n'avions pas les précisions au bâtiment près. Nous avons répondu et maintenant, des éléments de réponse peuvent être apportés un peu plus précisément dans les réunions et dans les permanences. Je suis désolé, mais franchement, nous ne pouvons pas faire plus.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Excusez-moi, nous allons prendre les deux dernières questions, si vous le voulez bien. Monsieur QUINTON et Monsieur MOLINARI.

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

Tout d'abord, j'ai juste une question de vocabulaire, parce que j'ai appris deux nouveaux mots ce soir. Pour le mot « biseau », je n'ai pas compris ce que c'était et vous avez parlé de picage sur le bord de mer. Pouvez-vous juste définir ce que c'est ?

Ma deuxième question est par rapport au projet d'extension du tramway jusqu'à Cagnes-sur-Mer. Le projet que vous proposez semble préférentiel, en tout cas dans l'assistance. Il s'agirait d'utiliser le viaduc routier de la nationale et de le remplacer par un viaduc de voies ferroviaires, donc de réduire de deux voies l'embranchement de l'autoroute. Si plus tard il doit y avoir le tramway, quel est l'impact ? Cela réduit-il encore de deux voies ? Je comprends aussi qu'avec le tramway, il y aura encore moins de gens sur les routes. Nous nous en doutons et espérons que cela passe. Ma question est : n'y aurait-il pas une réflexion pour que l'ouvrage de franchissement du Var mutualise les deux nouvelles voies ferroviaires, et peut-être aussi les voies du tramway ?

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

Roland LEGRAND expliquera les termes. Le terme « picage » est pour permettre de réutiliser des termes de réutilisation de la route à tel endroit, mais il le précisera.

Sur la partie concernant le pont et le tramway, nous travaillons aujourd'hui avec la Métropole. Nous n'avons pas d'élément particulier sur la mise en place de cette liaison de façon définitive. Cela ne rentre pas dans la réflexion que nous avons en totalité aujourd'hui. Nous verrons ce qu'il se passera avec la Métropole sur ces positions-là. En tout cas, le travail que nous faisons aujourd'hui avec la Métropole et les expertises que nous avons sur le trafic permettent d'envisager les solutions que nous vous avons présentées. Il y aura un travail supplémentaire s'il y a la volonté de faire passer la ligne de tramway et de les prolonger. Pour l'instant, je n'ai pas les éléments sur le sujet.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Excusez-moi pour les termes. Je ne pensais pas qu'ils étaient novateurs, mais quand vous avez une bretelle d'autoroute, par exemple, quand vous vous raccordez au faisceau principal de l'autoroute, cela s'appelle « un raccordement en biseau ». Le biseau est simplement cela. Pour le terme « picage », quand vous êtes sur un flux principal et que vous raccordez un flux secondaire, on appelle cela un « picage ». Ce sont des termes techniques, ne vous attachez pas à cela. Excusez-moi d'avoir utilisé des termes un peu trop spécifiques.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

J'ai beaucoup apprécié l'intervention du représentant des métallurgistes, parce que cette intervention passait en revue tous les problèmes qui se posent depuis le court terme jusqu'au long terme. Selon votre habitude, Monsieur CHERRIER, vous « bottez en touche » en affirmant catégoriquement qu'il n'est plus question de la troisième voie, mais vous affirmiez catégoriquement depuis le début du débat public qu'il n'y aurait jamais de gare à Cannes-La Bocca. Or subitement, après la décision prise par les grands élus, fleurit sur toutes vos planches la gare de La Bocca. Ceci prouve tout simplement que vous vous adaptez aux circonstances, ce qui est très heureux, mais vous mettez beaucoup de temps à le faire.

J'en reviens à la troisième voie. La troisième voie a eu non seulement le mérite d'exister, puisque vous avez fait les études que nous souhaiterions bien connaître, notamment la traversée de Saint-Laurent-du-Var et elle a également le grand mérite d'aboutir à Nice-Ville. Or vous savez que depuis le début de ces palabres, nous n'avons cessé d'insister sur le fait qu'entre Saint-Augustin et Nice-Ville, vous avez tout le dispositif ferroviaire, depuis l'est jusqu'à l'ouest, étranglé par les deux voies que vous avez laissées, que vous avez livrées à la Ville de Nice pour faire la deuxième voie rapide. Autrement dit, cette troisième voie nous intéresse à deux titres. Elle nous intéresse d'abord pour savoir comment elle cheminait à travers Saint-Laurent-du-Var et deuxièmement, elle nous intéresse, parce qu'il faudra absolument la réaliser entre Saint-Augustin et Nice-Ville.

J'en viens maintenant aux présentations qui sont faites. Ce sont des présentations d'artiste que vous faites. Monsieur, pardonnez-moi, je vous rencontre souvent, votre nom ne me revient pas, mais vous êtes toujours là, et vous consacrez beaucoup de temps à des tours de passe-passe et des manigances qui vous permettent d'occulter les réalités avec de beaux effets, avec des vues d'architecte, des montages abracadabrants qui cherchent sans doute à recueillir l'approbation des élus locaux. Vous escamotez totalement – totalement ! – l'exploitation future des lignes que vous risquez de nous imposer. Vous escamotez le fait que la plupart de vos tracés le sont avec des rampes de 35 pour 1000, ce qui sont des rampes vestiges de la première ligne à grande vitesse Paris-Lyon qui a permis à la SNCF de franchir les vallonnements du Morvan sans faire de tunnel, parce qu'à l'époque, on imaginait que l'on ne savait pas faire des tunnels pour la grande vitesse. Les temps ont changé.

Mais ces 35 pour 1 000 condamnent cette Ligne Nouvelle qui nous reviendrait à 4,2 milliards d'euros, à exclure de son exploitation tout ce qui n'est pas équipé pour la grande vitesse, autrement dit, l'essentiel du trafic qui doit desservir notre conurbation, étant bien entendu que l'objectif de la ligne, c'est bien la desserte du quotidien.

Je vous demanderai de vous démasquer et d'insister sur ces aspects-là, sur ces aspects techniques. J'aimerais aussi que vous fassiez venir des experts d'exploitation, parce qu'ils ont toujours été laissés à l'écart. Vous me direz que bientôt, tout cela sera livré à la privatisation et aux entreprises privées d'exploitation du chemin de fer, mais avant cela – avant cela ! –, il faut léguer aux générations futures quelque chose de sérieux, et ce que vous faites ne l'est pas sur le plan de l'exploitation ferroviaire.

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Monsieur CHERRIER.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Je n'attends pas de réponse.

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

Non, mais je vais en faire une quand même étant donné qu'il y a effectivement beaucoup de palabres qui sont posées sur des questions qui ont déjà eu des réponses depuis une longue date. Mais, évidemment, pour cela, il faut vouloir entendre.

Sur ces éléments-là, les positions du maître d'ouvrage qui ont été émises sur Cannes-La Bocca relèvent des décisions antérieures du projet qui avaient, en concertation – Monsieur MOLINARI le sait, puisqu'il y était, mais il ne semble pas s'en rappeler –, évoqué le non-maintien de la gare de Cannes-La Bocca. Le maître d'ouvrage s'est donc plié aux décisions qui ont été prises à cette époque-là. Comme le maître d'ouvrage a mis en place une concertation et que cette concertation a préparé une position et une demande des élus, il s'est engagé, à la suite de cette concertation avec les élus, à présenter les demandes des élus, ce que nous faisons ici ce soir et comme nous l'avons fait ailleurs. Il se trouve qu'il y a une demande des élus de mettre une gare à La Bocca. Ce n'est donc pas à la demande du maître d'ouvrage, ce n'est pas le souhait du maître d'ouvrage, mais c'est la demande des élus qui est mise tout à fait honnêtement, à visage démasqué, sur le territoire à la concertation publique dans laquelle vous pouvez vous exprimer aujourd'hui.

Sur la troisième voie entre Nice-Saint-Augustin et Nice-Ville, le sujet est réglé depuis longtemps sur toutes les études que nous avons produites. Les experts ferroviaires sont clairs sur le sujet : il n'y en aura pas. Sur la question de la prise en compte de l'exploitation, étant donné que je suis directeur du projet et que je représente la SNCF, l'ensemble des entités de la SNCF concourt aux études qui sont produites sur ce sujet-là, le projet est particulièrement adapté et les sujets de maintenance sont particulièrement pris en compte sur le projet, Monsieur MOLINARI. Merci !

Diane JULIEN, AMO Concertation (Agence KFH)

Nous pouvons peut-être projeter la dernière diapositive sur les suites.

Merci beaucoup pour votre présence ici. Nous vous donnons rendez-vous les 7 et 8 novembre dans les permanences pour avoir plus d'informations. N'oubliez pas qu'il y a un registre sur lequel vous pouvez déposer votre avis. Vous pouvez également le déposer en ligne, ce que nous vous invitons à faire. Vous pouvez le déposer en mairie aussi. La fin de la concertation a lieu le 30 décembre. Tous les avis devront donc

être déposés avant cette date. Les permanences ont lieu à la mairie, dans une salle de la mairie. Pour les horaires des permanences, regardez sur le site. Tout y est précisé.

La réunion se termine à 20 heures 57.