

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

ATELIER GEOGRAPHIQUE
ALPES-MARITIMES – SEANCE 1
2 NOVEMBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 02/11/2016

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



SOMMAIRE

RAPPELS ET REGLES DE TRAVAIL PRESENTATION DES PARTICIPANTS	3
LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE DANS LES ALPES-MARITIMES ET LES OBJECTIFS DE L'ATELIER	7
TRAVAIL EN ATELIERS	23
SUITES	23

La réunion s'ouvre à 18 heures 10.

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

RAPPELS ET REGLES DE TRAVAIL PRESENTATION DES PARTICIPANTS

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

Mesdames et Messieurs, bonjour. Bienvenue à l'atelier géographique. Je propose que nous commençons à travailler. Stéphane SAINT-PIERRE va faire le point sur l'ordre du jour de la réunion. Nous allons échanger, il y aura une petite partie de présentation générale et, après, nous présenterons les conditions de travail, nous échangerons sur les questions que vous avez à poser et puis, nous irons en atelier.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bonsoir à toutes et à tous. Dans le déroulé, l'organisation de l'atelier va impliquer de définir le travail, les thèmes. Vous arrivez avec des questions, des attentes. Il faut essayer de les exprimer et ensuite organiser le travail.

Avec Jean-Michel CHERRIER, nous allons rappeler le cadre et les règles. Vous vous présenterez, parce que je pense qu'il est important que chacun identifie qui est qui. Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, interviendra. Ensuite, nous rentrerons dans les objectifs de l'atelier et l'organisation des thématiques de travail. Je ne vais pas détailler, *a priori*, nous allons le faire au fur et à mesure.

Vous avez formulé des questions, et des thématiques sont ressorties depuis un mois de la concertation ; elles sont assez prégnantes. Nous en avons fait un inventaire. Vous avez aussi formulé des attentes, nous les exprimerons, nous les noterons, et vous définirez celles qui sont prioritaires collectivement pour le groupe.

Ce que nous avons prévu, ce sont des tables de travail spécifiques, pour qu'une table fasse l'objet d'une thématique de travail commune. Nous rentrerons ensuite dans le déroulement des ateliers. *A priori* - s'il y a du travail au-delà de 21 heures, c'est possible mais -, nous avons prévu de travailler ensemble jusqu'à au moins 21 heures.

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

Concernant le rappel du dispositif de concertation, nous nous inscrivons ici dans l'étape 3 du dispositif de concertation, dans lequel il y avait les réunions de lancement, auxquelles la plupart d'entre vous ont assisté, ainsi que les réunions publiques locales, qui se poursuivent. Nous avons prévu des ateliers géographiques sur l'environnement et le développement durable. C'est une participation ouverte au public, sur inscription, de manière à ce que nous puissions gérer le

nombre de personnes. Il y a plus d'inscrits que de personnes présentes ici, parce que nous avons à peu près une cinquantaine d'inscrits. Nous voyons que tout le monde n'est pas là.

Ce sont deux séances par département, la première aujourd'hui et la deuxième dans un mois. Nous avons demain la première séance dans les Bouches-du-Rhône.

Et puis, nous allons échanger sur la prise en compte de l'EDD, en gros, l'ensemble des points qui nous ont permis de vous présenter différentes variantes sur les études qui ont été produites par le maître d'ouvrage.

Nous vous avons fait parvenir des dossiers, dont un que vous connaissez déjà, puisque c'est l'atlas environnemental. C'est celui qui a été promu lorsque nous avons fait les ateliers. C'est exactement le même, mais il est augmenté, avec les tracés, ce que vous souhaitiez avoir, mais c'est exactement le même document. Vous avez un document dans lequel nous avons fait ressortir les synthèses que nous avons présenté les réunions publiques, qui est le document des fiches de secteur, qui sont les enjeux matricés des différents éléments que nous avons pris en compte dans la réalisation de nos études et qui feront l'objet, je pense, des discussions.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Pour les échanges, nous allons avoir plusieurs configurations. Une configuration plénière, comme ici. Ensuite, du travail sur chacune des tables, puis un retour en plénière à la fin de cet atelier numéro 1.

Nous allons avoir une traçabilité, un enregistrement des parties plénières. Je vous demanderai d'ailleurs, si vous voulez intervenir dans cette phase-là, de pouvoir le faire au micro et d'attendre, les uns et les autres, de pouvoir vous exprimer. Une personne est en charge de noter l'ensemble des expressions. Evidemment, les phases d'atelier ne vont pas pouvoir faire l'objet d'un *verbatim*, les six en même temps, il y a du brouhaha, et même si l'on fait attention, cela ne marche pas.

Donc, à la fin, dans le *feedback* de l'atelier, nous nous retrouverons dans cette configuration-là, et ce sera à nouveau enregistré. Voilà, c'est un premier point.

Le deuxième, c'est que je ne sais pas comment les thématiques vont être formulées *in fine*, décidées par vous en fonction des centres d'intérêt qui sont les vôtres. Individuellement et collectivement. Vous allez pouvoir vous retrouver à une table avec différentes personnes, avec des points de vue convergents, des points de vue éventuellement divergents, des oppositions. Ce que nous vous demanderons (c'est quelque chose que nous essayons de mettre en place depuis le début de la concertation), c'est d'essayer d'avoir du respect, de l'écoute mutuelle, d'essayer de prendre le temps de pouvoir échanger, d'adresser les attentes qui sont les vôtres, d'essayer de faire en sorte que cela se passe dans les meilleures conditions.

Si vous en avez besoin, il y a un peu de rafraîchissements sur cette table-là. Il faudra peut-être le gérer en cours d'atelier, une fois que les premiers éléments seront posés et que les supports seront utilisés, que la table aura pris à peu près ses marques et ses aises, si vous en êtes d'accord.

Voilà les éléments principaux. Il y a des photos. Si jamais il y a une prévenance par rapport à des photos éventuelles, merci de le signaler au départ.

Avez-vous des questions ? Nous vous proposons de couper les téléphones pendant la durée de l'atelier et, si vous avez une urgence, de la prendre à l'extérieur pour ne pas perturber les participants. Voilà les principales propositions en matière de règles et d'organisation du travail.

Est-ce, là-dessus, OK pour vous ? Est-ce qu'il y a des attentes particulières ? Oui ? Je vous passe le micro, sur la démarche.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

C'est une question très simple sur les cotes des trois gares. Les cotes de plan de voies des trois gares figurent sur certaines de façon insuffisante, sur d'autres pas. Est-il possible de nous donner cela ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous êtes déjà dans le contenu. Nous allons y revenir.

Avant que Jean-Michel CHERRIER intervienne, ce serait peut-être bien que vous vous présentiez. Nous commençons par ici. Je vous laisse le micro, vous le passez au fur et à mesure.

Philippe MARIE

Je suis chargé de mission Services techniques, ville de Cannes.

Colette BIANCHI

Je viens de la vallée de la Siagne.

Serge JOVER

Je suis Conseiller municipal à Villeneuve-Loubet et Président de l'ADEV.

Michel RAYBAUD

Association des Amis du Rail Azuréen.

Alain PATOUILLARD

TGV Développement.

Rémi QUINTON

TGV Développement, aussi.

Aurélien DELAY

Usager.

Pierre BEAUGEOIS

Conseiller municipal à Mougins, délégué à Mougins-le-Haut.

Alexis POPOFF

Habitant de Cannes.

Robert HENAFF

COFHUAT PACA.

Sébastien DUPREZ

Je suis riverain à Sophia-Antipolis.

Pierre BERNASCONI

J'habite à Saint-Laurent-du-Var.

Jacques MOLINARI

GIR Maralpin.

Germain NALLINO

Amis du Rail Azuréen.

Laurence DESPORTES-JENNINGS

Collectif « Basta Ligne Nouvelle Biot ».

Patricia CHEMIN

Habitante à Biot.

Gilles ARRAS

J'habite Biot. Je suis agent immobilier à Biot et je fais partie du collectif « Basta Ligne Nouvelle Biot ».

Maha GHOUAIEL

Habitante de Saint-Laurent-du-Var.

Jacques LANTERI

Association des Voyageurs de Mougins.

Bernard HEUSE

Mougins.

Christelle CAZENAVE

Département des Alpes-Maritimes.

Jonathan PRIESTER

DREAL PACA.

Anne CHEVALIER

Bonsoir à tous. Je suis Conseillère régionale et élue antiboise.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Beaucoup de personnes se sont déplacées. Il y a des personnes que vous allez retrouver dans les tables qui sont des experts ou des animateurs de SNCF Réseau.

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

Nous aurons l'occasion, quand les gens arriveront sur toutes les tables... Nous sommes nombreux et, justement, le principe, c'est qu'en fonction des ateliers, il y ait une personne de l'équipe qui fera l'animation. Ensuite nous avons un certain nombre d'experts qui seront disponibles en fonction des questions et des sujets. Ils vont pouvoir venir vous répondre.

Nous avons deux séances de travail, donc il y aura forcément des sujets que nous ne pourrons traiter là et que nous pourrons traiter un peu plus tard. Pensez-y, mais je vais revenir sur cela.

En attendant, je vais donner la parole à Philippe QUEVREMONT. Nous avons un contexte un peu différent des ateliers. Il peut s'exprimer sur le sujet.

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

Je suis Philippe QUEVREMONT. Je crois qu'un certain nombre de gens me connaissent, maintenant. Je suis le Garant de la concertation. Je suis indépendant de SNCF Réseau et des autorités locales. Mon rôle est de veiller à cette concertation, à l'information et à la participation du public. Je n'ai qu'une seule recommandation à vous faire ce soir, qui est, comme je l'ai fait dans des réunions publiques, de vous proposer de bien argumenter votre propos, puisque votre rôle, et celui de SNCF Réseau, c'est d'essayer de vous convaincre ou de convaincre d'autres personnes dans la salle.

Je reviendrai tout à l'heure, quand vous vous serez exprimés sur les sujets que vous voulez voir traités. J'apporterai un complément de précision à ce moment-là.

LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE DANS LES ALPES-MARITIMES ET LES OBJECTIFS DE L'ATELIER

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

Merci.

Nous prendrons deux minutes de présentation du contexte général sur le principe de la décision ministérielle du 7 mai 2014 sur la Priorité 1. Il est de proposer une boucle TER pour desservir l'Ouest Alpes-Maritimes, de permettre l'accroissement des dessertes régionales, la desserte de

Sophia-Antipolis, et de créer une nouvelle gare à quai pour cette partie de desserte de l'Ouest Alpes-Maritimes, et de créer aussi une gare nouvelle à Nice Aéroport, une gare à 6 voies à quai extensible à 8 voies à quai. C'est la création d'une infrastructure nouvelle.

Brièvement, nous travaillons uniquement sur la Priorité 1, c'est-à-dire la désaturation de Marseille et de Nice. Là, j'imagine que nous avons plus de questions concernant le secteur des Alpes-Maritimes.

Sur le secteur des Alpes-Maritimes, nous avons trois éléments, zooms d'implantation de propositions des variantes de tracé. Vous les avez eues dans le dossier. Ils concernent bien évidemment le doublement de la ligne Cannes-Grasse, avec trois positions de gare : deux sont celles proposées par le maître d'ouvrage, et une, pour la desserte de Sophia-Antipolis, a été proposée à la suite de la concertation avec les élus. Une quatrième gare est venue se greffer par la demande de la concertation avec les élus, c'est la gare de Cannes-La-Bocca, dans Cannes Marchandises.

Nous sommes ensuite en tunnel, pour faire une sortie à Saint-Laurent-du-Var et traverser le fleuve Var en surface. Voilà les enjeux généraux de présentation.

Les objectifs de l'atelier, c'est d'échanger sur les conditions de passage de la Ligne Nouvelle, en cohérence avec la décision ministérielle et, sur la base des études que nous devons proposer, échanger sur la prise en compte des enjeux EDD. Ce sont l'ensemble des documents et la matrice multicritère que vous avez pour pouvoir le faire.

Nous avons quand même, disons, des logiques dites « de restriction » – je ne sais pas si c'est le bon mot – pour travailler. C'est s'inscrire dans le cadre de faisabilité du projet parce que, dans les ateliers, nous sommes dans des présentations liées au projet. Dans les ateliers, nous ne répondrons pas aux questions ayant trait à, soit l'utilité du projet, soit la justification du projet. Ce n'est pas là. Pour cela, vous vous exprimez individuellement ou par groupe, par tous les canaux qui vous sont permis, pour exprimer votre souhait ou votre non-souhait de réalisation de ce projet mais là, en l'occurrence, nous sommes dans une hypothèse de réalisation du projet, de prise en compte des études du maître d'ouvrage et de comment cela se passe, de votre compréhension de la prise en compte des enjeux du projet, des réflexions que vous avez vous-mêmes, etc.

Nous travaillons dans une logique d'étude visant la mise en œuvre du projet, et pas sur quelque chose qui ne conduirait pas à la mise en œuvre du projet.

Sur les organisations des ateliers de travail, nous avons des propositions de thématiques, je vous les montrerai juste après, et aussi les questions que vous avez posées, les thématiques que vous voudrez aborder. Nous avons prévu de le faire en petits groupes de travail. Je crois que nous sommes une vingtaine de personnes. Ce peuvent donc être quatre ou cinq groupes de cinq ou six personnes. Nous le verrons en fonction des thématiques que vous souhaitez avoir.

Dans ces ateliers, nous allons essayer de construire ce que seraient vos attentes, une fois que nous nous serons mis d'accord sur les thématiques abordées - comment vous, dans chaque atelier, avez des attentes vis-à-vis de ces thématiques -, ce que nous pouvons faire comme travail

dans cet atelier et ce qui sera l'objet potentiellement, donc, les questions que vous avez, des réponses dans les ateliers prochains.

Il y a forcément des sujets pour lesquels nous n'aurons ni les experts, ni les réponses, ou des sujets plus complexes qui demanderont que nous y travaillions un peu. Nous verrons à l'atelier suivant, ou pas. Cela dépendra du contexte et des positions que vous aurez, des questions que vous allez avoir. Et, évidemment, la partie du travail qui va durer assez longtemps sera celle des réponses et des questions que nous allons avoir au niveau de chacun des ateliers.

Nous avons réfléchi sur un certain nombre de thématiques sous forme de propositions. Ce n'est absolument pas à respecter. C'est simplement ce que nous avons pris en compte au premier abord, les grands sujets qui étaient posés par rapport à cette concertation publique que nous avons menée. Vous allez avoir vous, et nous allons le faire tout de suite après, toutes les autres thématiques que vous souhaitez aborder. Ce n'est donc absolument pas limitatif. Ce qui va ressortir de ce que vous voulez que nous traitions ici fera l'objet d'un atelier de travail.

Evidemment, une personne qui souhaite un sujet que les autres ne souhaiteraient pas, cela ne fait pas un groupe de travail. Nous allons essayer d'amener un peu de cohérence de groupe et de priorisation de ces sujets.

Dans les sujets, nous avons noté ce qui ressortait assez souvent : les logiques de comparaison des positions de gare. Pourquoi une gare aux Bréguières, pourquoi une gare à Sophia, pourquoi pas aux Bouillides. Cela fait partie du processus de prise en compte des différents tracés et des différentes positions de gare. Pour nous, c'est un sujet un peu général, mais vous pouvez tout simplement vouloir travailler sur une position de gare. C'est vous qui allez le dire, il n'y a pas de restriction là-dessus.

Nous avons souvent noté des incompréhensions, ou en tout cas des mauvaises compréhensions, sur le système ferroviaire tel qu'il doit être, tel qu'il est proposé : C'est quoi, la boucle ? Est-ce que l'on passe sur la ligne nouvelle, ou pas ? Est-ce que l'on passe sur la ligne actuelle ? Il nous a semblé que c'était un sujet que nous pouvions avoir à vous proposer, en tout cas.

L'insertion sur le territoire de Cannes-La-Bocca est un sujet qui est revenu assez souvent. Nous avons fait des réunions sur les gares, et ce sujet pose question. En tout cas, nous l'avons perçu comme cela. Nous vous le proposons donc.

Les conditions de passage à Saint-Laurent-du-Var, nous avons fait une réunion il n'y a pas longtemps et nous nous sommes aperçus que c'était quelque chose qui ramenait à d'autres sujets périphériques par ailleurs.

Et puis, aussi, parce que cela faisait partie des conditions de raccordement de Cannes, potentiellement, nous avons le sujet du doublement de la ligne Cannes-Grasse, les différents raccordements. Nous avons eu quelques questions sur ces échanges.

Je finis juste la présentation globale et nous reviendrons sur ce sujet pour faire le point sur ces thématiques.

Simplement, pour travailler, nous allons nous mettre au travail pendant quelques minutes pour essayer d'identifier différents sujets et les sujets souhaités par priorité. Il faut que nous soyons d'accord, il nous sera probablement difficile de traiter tous les sujets. Pour pouvoir le faire, il faut essayer de regrouper sur des sujets qui permettent d'appréhender une question « intéressante », mais qui pourrait se retrouver dans un sujet plus large.

Je n'ai aucun problème avec les réponses aux questions précises. Il faut juste, comme c'est dans un travail de groupe, que cela rejoigne l'intérêt de plusieurs autres personnes pour pouvoir traiter ce sujet-là.

Nous allons essayer de regarder à peu près pour l'identification de ces différents sujets. Je ne sais pas si nous faisons le travail en groupe maintenant... Veux-tu le faire ?

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

Je voudrais juste insister au passage sur un point que le maître d'ouvrage a dit. Il a cité les autres thématiques. Si vous souhaitez que d'autres thématiques soient abordées, je souhaiterais que, dans cet atelier, aujourd'hui, ou dans l'atelier de fin novembre, vous le disiez expressément. Je fais un retour sur des insatisfactions qui ont été formulées – je ne veux pas rentrer dans un discours de méthode là-dessus – et il me semble que, s'il y a des sujets sur lesquels vous avez globalement une insatisfaction, après, même s'il est tout à fait compréhensible que le maître d'ouvrage ne puisse pas les traiter ce soir « à chaud », je vous invite à le dire très clairement.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je termine la présentation, en tout cas, de la proposition qui est faite. C'étaient des questions ou des problématiques qui ont été identifiées à l'issue des dix premières réunions publiques, et notamment celles des Alpes-Maritimes.

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

Il n'y a aucune obligation de les traiter. C'est ce que nous avons remonté comme sujets qui nous paraissaient intéressants, non pas intéressants par rapport à nous, mais ce qui est ressorti des grandes discussions et des grandes questions qui ont été posées. Vous pouvez avoir d'autres questions, il n'y a aucun problème là-dessus.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Entre-temps, depuis ce matin, nous avons reçu quatre propositions. Ce sont des propositions génériques, parce qu'il faut que le thème de l'atelier soit générique. Une fois que nous serons répartis dans les tables, nous approfondirons les sous-questions du thème générique. Soit je laisse aux participants le soin de proposer les éléments, soit vous les reformulez ici. La proposition, c'est de noter toutes les questions génériques, les thèmes que vous souhaitez voir abordés. Ils sont là, mais nous les renotons et, comme cela, nous les adresserons bien. Ensuite, nous faisons un petit vote, juste pour coller le texte qui vous intéresse, de manière à dégager ce

qui intéresse plusieurs personnes et qui fait l'objet d'une table. Si un thème n'intéresse qu'une personne, nous verrons comment gérer cela.

Dans un premier temps, ce sont les thèmes que vous souhaitez voir abordés. Ce peuvent être ceux-là ou d'autres, ou une précision parmi ceux-là, parce qu'ils sont un peu génériques. Ensuite, vous allez vous positionner sur les thèmes qui vous intéressent le plus individuellement, et nous verrons ce que cela donne pour vous répartir et organiser le travail collectif.

Alors, une précision avant de rentrer dans le contenu.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Monsieur CHERRIER, vous aviez dit – et je ne saurais pas le reproduire de façon précise – que nous ne sortirions pas du cadre que vous avez défini. Or depuis le début du débat public, vous avez toujours affirmé que nous ne sortirions pas du cadre des fameux fuseaux, en ce qui concerne notamment les Alpes-Maritimes. Or vous avez pris une saine décision, celle de prévoir l'insertion dans le territoire d'une gare à Cannes-la-Bocca. Il se trouve que Cannes-la-Bocca n'est pas dans les fuseaux.

Je profite de cette occasion-là pour vous dire qu'il y a aussi un petit bout de fuseau que vous semblez négliger. Il apparaît sur certains graphes. C'est au-delà de Saint-Augustin. Sur certains graphes, il y a deux petites taches claires qui montrent que vous attachez un certain intérêt à la gare de Nice Ville et à la gare de Nice Saint-Roch. Cela ne figure pas dans le fuseau.

Vous consentez donc à ce que ces fuseaux soient prolongés. Pour certains d'entre nous, c'est d'importance vitale, parce que le fonctionnement de votre boucle, le fonctionnement plus général du système ferroviaire azuréen, ne peuvent pas être dissociés de ce qui se passe entre Saint-Augustin, Nice Ville et au-delà.

Donc, au titre du GIR Maralpin, je demande à ce que soit examinée de façon approfondie la liaison entre la gare dite « Aéroport » et la gare de Nice Centre et au-delà, y compris Monaco. La Principauté de Monaco est la seconde gare du département.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais le noter. Dans un premier temps, nous allons noter toutes les propositions.

Jacques MOLINARI

On sort du fuseau. Vous sortez vous-mêmes du fuseau à deux reprises.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Liaison Nice Aéroport–Nice Ville.

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

Bien, Monsieur MOLINARI. Je ne vais pas faire de commentaire. Je note la question puisque vous passez au sujet. Sur les autres, je vous ferai mes commentaires à part puisque, vous le savez très

bien, il ne s'agit en aucune manière de la validation de qui que ce soit de la SNCF. Il n'y a pas de problème, mais je note votre sujet.

Un intervenant

Pour moi, ce serait plutôt une précision de contenu. Je pense que la précision est plutôt par rapport à la troisième...

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons la renoter avec la formulation que vous souhaitez.

Un intervenant

Par rapport à l'insertion dans le territoire, ce qui m'intéresserait plus, ce sont tous les tracés. Nous avons vu à la dernière réunion à Cannes qu'il y a beaucoup de variantes de tracé autour de Cannes-la-Bocca, entre le raccordement Cannes-Grasse. Est-ce que nous incluons Cannes-la-Bocca sur la ligne Cannes-Grasse ? Ensuite, il y a aussi le tracé de la Priorité 2, plus tard. J'aimerais qu'un atelier parle précisément de cela.

Je sens que dans « Insertion dans le territoire », il y a peut-être aussi la thématique des projets de Cannes, dont j'ai oublié le nom.

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

Il y a toutes les thématiques. Celles que vous citez en font partie. Ce que je vous propose, s'il y a de l'intérêt de la part d'autres personnes, c'est d'avoir un atelier Cannes-la-Bocca. Dans l'atelier, il faudra faire un travail de sous-calibrage de quelques questions précises, parce qu'elles ne s'adressent pas aux mêmes compétences. Après, nous déroulerons les réponses par rapport à cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Cannes-la-Bocca. Pour l'instant, la thématique est tracée. Nous verrons si d'autres personnes sont intéressées par d'autres aspects de cette gare. D'autres attentes ?

Rémy QUINTON, TGV Var Développement

Une thématique qui rentrerait peut-être dans le premier atelier, c'est le détail de l'aménagement du territoire qui peut accompagner une gare TER-TGV à Sophia-Antipolis, et aussi les projections de desserte en transports en commun par rapport à cela dans l'ouest du département.

Germain NALLINO, Les Amis du Rail azuréen

Il s'agit de la sortie de Saint-Laurent-du-Var. Aujourd'hui, nous sommes confrontés à trois possibilités, et nous voyons qu'il y a de nombreuses divergences qui se sont manifestées lors de la réunion de Saint-Laurent. Il serait peut-être intéressant de voir dans quelles conditions cette ville peut être franchie pour se raccorder à la gare nouvelle.

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

Les conditions de passage à Saint-Laurent-du-Var, c'est cela ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous additionnons les thématiques ?

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

Non, nous remettons les thématiques. Ici, c'est la proposition du maître d'ouvrage. Votre demande est là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous allez mettre une petite gommette sur ces éléments-là pour dire que le thème vous intéresse. Nous le comprenons bien pour ceux qui ont posé la question, mais si deux personnes sont intéressées par Saint-Laurent, elles le formuleront. Comme cela, nous constituerons des groupes en fonction de vos souhaits.

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Biot

Certains d'entre nous aimeraient voir précisément les tracés qui traversent des communes telles que Biot, Valbonne et Mougins. Nous ne voulons pas juste comparer, mais s'exprimer au sujet des différents tracés, Pas nécessairement comparer et choisir, mais s'exprimer à ce sujet-là et poser des questions à ce sujet-là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Comment le formulons-nous ?

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Biot

Puisque nous avons maintenant les plans, nous aimerions pouvoir nous exprimer à ce sujet-là.

De la salle

Sur les trois tracés et la position des gares. Quelle gare est la plus plausible pour le projet ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

En fait, cela équivaut à la première thématique. Ce sont les tracés et les positions de gare.

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot

L'analyse des problèmes que pose chaque tracé. Cela ne veut pas dire se positionner, mais analyser les problèmes de chaque tracé.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Donc, tracés plus gares OAM (Ouest Alpes-Maritimes) Sophia-Antipolis. Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

Colette BIANCHI

C'est par rapport à l'insertion de la gare de Cannes-la-Bocca et des enjeux environnementaux de la vallée de la Siagne. Nous pouvons le rajouter avec l'environnement.

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

Encore une fois, ce peut être un sujet particulier si vous êtes cinq ou six à ne vouloir traiter que ce sujet-là, nous allons le mettre. Cela regroupe la problématique Cannes-la-Bocca en général, mais nous pouvons le traiter spécifiquement.

Michel RAYBAUD, Les Amis du Rail Azuréen

Je pense que, pour ce qui est doublement de la ligne Cannes-Grasse et raccordement, cela peut justement être raccordé à l'atelier « Insertion dans le territoire d'une gare à Cannes-La-Bocca ». C'est forcément lié.

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

Oui et non. C'est lié parce que les tracés sont indépendants, c'est-à-dire que nous pouvons faire des choix, les expliquer et les remonter dans le doublement de Cannes-Grasse jusqu'à Mouans-Sartoux ou des deux variantes sans que cela impacte les positions de gare, puisque nous avons un point commun.

Donc oui, c'est lié parce que cela fait partie de la boucle, mais ce sujet peut être traité à part. Nous pouvons le traiter dans l'ensemble, puisqu'il y a le choix des tracés, puisque cela fait partie du secteur, mais il peut être à part. Dites-nous comment vous préférez les choses.

Michel RAYBAUD, Les Amis du Rail azuréen

C'était juste une remarque.

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

Si c'était juste une remarque... C'est un fait d'avoir essayé de présenter sur le territoire différentes sections qui ne soient pas dépendantes de manière trop exhaustives les unes des autres, enfin, de pouvoir traiter les unes avec les autres. C'est un choix que nous avons fait, dans la construction du projet, de pouvoir traiter les trois variantes de gare avec les deux autres variantes, pour qu'elles soient compatibles. Nous aurions pu faire un autre choix, mais c'est une volonté.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Du coup, pour être sûr, disons-nous Biot et Valbonne, ou plus large ?

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot

Nous regardons les tracés d'un bout à l'autre avec un œil critique. Cela peut être des enjeux environnementaux, humains, etc.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

C'était pour savoir, comme vous avez cité des communes, si c'était sur un spectre donné ou sur l'ensemble du tracé jusqu'au raccordement de Cannes-Grasse.

Un intervenant

J'ai un commentaire à faire sur les cartes. La deuxième thématique me paraît très intéressante, les schémas de desserte ferroviaire dans les Alpes-Maritimes et, éventuellement, les variantes de schéma de desserte qu'il y a en fonction des options (gare à Sophia ou gare à Cannes-la-Bocca). C'est le premier point.

Le deuxième point – je ne sais pas s'il rejoint celui qui est juste au-dessus – serait aussi l'analyse des avantages et inconvénients des différentes positions de gare, au-delà de la pure problématique de l'inscription d'un tracé. Cela pourrait aussi rejoindre la thématique de l'aménagement du territoire.

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

J'essaie de réfléchir à la composition de l'atelier pour qu'il y ait de la production, que nous soyons positifs ou que nous le soyons moins. Ce que vous voulez voir c'est, soit dans la matrice multicritère, tout ce qui est en moins, pour savoir si c'est bien du moins, ou tout ce qui est en plus pour savoir si c'est bien du plus. Pour moi, c'est le même atelier. C'est un atelier qui correspond exactement au travail que nous avons fait dans la matrice multicritère, essayer de se positionner au milieu, avec trois variantes de tracé ou de positionnement de gare en disant : « *Voilà, si nous sommes là, qu'est-ce qui nous paraît être plus et qu'est-ce qui nous paraît être moins ?* » C'est vu du maître d'ouvrage, et c'est ce qui a conduit à notre positionnement.

Vous souhaitez le voir en plus ou en moins, en fonction des positions que nous avons. Je n'ai évidemment aucun problème, mais je pense qu'il serait bête de faire deux ateliers différents, c'est-à-dire un atelier pour voir ce qu'il y a en plus et un atelier pour voir ce qu'il y a en moins. Si nous voulons être un tant soit peu objectifs dans ce que nous voulons faire – nous avons proposé un travail, et je n'ai aucun problème à ce qu'il soit critiqué, sinon nous ne le mettrions pas sur la table –, mais qu'est-ce qui est considéré par certains comme rédhitoire et pas par d'autres. C'est la position du maître d'ouvrage, que nous avons prise dans ces tracés-là. Vous pouvez avoir d'autres positions.

Je vous propose donc un atelier sur les conditions d'insertion des tracés, sur lequel nous verrons les plus et les moins. Si, au cours de cet atelier, nous avons des choses qui ne nous paraissent pas cohérentes, nous pourrions le subdiviser, mais cela me paraît franchement être la même thématique et la même approche technique. Je pense sincèrement cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

D'autres propositions ? J'ai entendu que c'était un commentaire. J'ai entendu, et nous en avons tenu compte. Je voudrais que nous terminions la question des thématiques. Je vous passe le

micro après, il n'y a pas de souci. Avez-vous d'autres thématiques que vous souhaitez voir traitées ou abordées ce soir ?

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Pouvons-nous prévoir les thématiques pour la prochaine séance ?

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

Non, vous nous donnez toutes les thématiques que vous souhaitez que nous traitions. Après, nous regarderons comment nous les traitons dans cette séance ou dans d'autres séances, dont la séance prochaine. Si vous avez d'autres sujets, allez-y.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Les questions d'hydrogéologie sont assez préoccupantes, et je suis surpris que personne ne soulève la question de ce tracé quasiment au niveau de la mer entre Saint-Laurent-du-Var et Vallauris, alors que je m'attendais à des explications très approfondies, d'une part d'experts en hydrogéologie...

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur MOLINARI, l'idée est de choisir des thématiques. Si vous en avez à proposer qui concernent l'hydrogéologie, vous dites : « *Je propose une thématique sur l'hydrogéologie* ».

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Je n'ai entendu ici aucun représentant de ces communes-là. Nous ne pouvons pas les obliger à venir, mais est-ce que la question peut être abordée la prochaine fois ?

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

Non, pas du tout. Ce n'est pas un sujet de choix. La réunion est publique, et vient qui veut, sur inscription. Donc, les gens qui sont ici ont décidé de venir, et ceux qui n'y sont pas ont décidé de ne pas venir. Point ! C'est simple.

Nous travaillons avec les gens qui ont décidé de venir ici. Personne n'obligera personne, c'est le principe de la concertation publique. Je suis désolé, Monsieur MOLINARI, mais nous n'obligeons personne, même vous, à venir ou à ne pas venir. Vous décidez de faire comme vous voulez et vous décidez de poser les questions que vous voulez. C'est comme cela que cela se passe.

Donc, si vous avez une question sur l'hydrologie, ce que j'ai l'impression que vous souhaitez avoir, confirmez-nous que vous souhaitez traiter ce sujet-là. Si oui, nous le mettrons dans les questions qui sont là sur les différents tracés. Pas de problème pour faire un atelier avec cela.

Dites-nous simplement si vous souhaitez aborder le sujet. Est-ce que vous souhaitez l'aborder, vous ?

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Moi tout seul ?

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

Nous notons le sujet sur l'hydrologie sur les différents tracés souterrains. Si vous avez des émules, nous pourrions le traiter sans aucun problème.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Est-ce que nous avons à peu près adressé toutes les attentes ?

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

Si un sujet revient entre-temps, il n'y a aucun problème pour la prochaine session de travail. Je pense que vous nous enverrez les questions. Là, il est question d'essayer de faire le point, pour que nous puissions la préparer au mieux. S'il y a d'autres questions qui arrivent, vous nous les communiquerez, il n'y a pas de sujet.

Anne CHEVALIER, Conseil régional PACA

En complément des thématiques qui sont évoquées, qui sont très pertinentes, ce qui me choque surtout, c'est la gare de Nice Aéroport qui est complètement éloignée de l'aéroport. Toutes les gares internationales qui relient le système ferroviaire aux aéroports sont situées sous les aéroports. Là, nous avons une gare qui est complètement à côté de l'aéroport.

Comment les passagers qui s'arrêtent à la nouvelle gare vont-ils aller à l'aéroport ? Ils vont être très, très loin de l'aéroport.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Donc, liaison de la gare Nice Aéroport avec l'aéroport.

OK ? Est-ce que c'est bon ? Si c'est bon, ce que nous allons faire pour être rapides et avoir un retour rapide – c'est le plus facile –, c'est que vous allez prendre une gommette. Vous la collez sur le thème que vous souhaitez voir traité ce soir.

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

Je vais apporter une précision par rapport à cela. Ce dont nous avons besoin, c'est de déterminer les groupes de travail. Tous les sujets ne vont pas forcément mettre une heure et demie ou deux heures à être traités. Quand un groupe de travail aura fini un sujet, nous verrons comment nous pouvons aborder d'autres sujets. Simplement, c'est juste pour pouvoir commencer le travail avec un minimum de quatre ou cinq personnes par groupe de travail, par centre d'intérêt, pour que ce soit productif, actif et que cela permette les échanges. C'est juste pour démarrer.

Toutes les questions qui seront posées, que vous avez posées, et qui ne seront pas traitées par un groupe de travail sur une question unique, nous y répondrons, comme nous répondons aux questions qui sont posées sur le site, de façon individuelle. Si ce n'est pas un sujet de groupe de travail, si c'est considéré comme une question pure et simple, nous y répondrons.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

J'aimerais juste que l'on termine. J'aimerais que l'on note. Nous allons nous organiser. Je vous propose de mettre la petite gommette sur la ligne où vous souhaitez vous inscrire. Ensuite, nous organiserons l'atelier. Parallèlement à cela, vous allez pouvoir intervenir.

Les participants collent chacun une gommette sur le tableau, à côté du thème qu'ils veulent voir abordé en atelier.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je le dis pour les collègues, les experts SNCF Réseau qui vont organiser le travail. Il se dégage une thématique autour de Cannes-la-Bocca.

Cela nous fait quatre thématiques principales :

- Une autour de Cannes-la-Bocca, tracé, insertion, et aussi enjeux environnementaux dans la vallée de la Siagne, en lien avec le projet.
- Une deuxième sur l'aménagement du territoire en lien avec une gare TER-TGV à Sophia, plus le volet transports en commun.
- Une troisième sur les conditions de passage à Saint-Laurent-du-Var.
- Une quatrième sur l'analyse des variantes de tracés et de gares sur l'ouest des Alpes-Maritimes, en lien avec la desserte de Sophia-Antipolis.

Il y a une personne sur le schéma de desserte, mais je pense que nous n'allons pas faire un atelier là-dessus.

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

En fonction du travail, si un sujet réintéresse, nous remettrons du monde dessus.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons rester sur l'équivalent de quatre groupes de travail. Nous allons mettre des chevalets sur ces quatre thématiques. Nous allons rester sur six ou sept personnes autour d'une table, c'est jouable. Au-delà, cela fait un peu beaucoup pour échanger, auquel cas nous aurions pu dupliquer l'atelier. Mais là, nous allons le gérer comme cela.

De la salle

Je m'étais mis sur Saint-Laurent-du-Var, mais je suis plutôt sur Cannes-la-Bocca.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

OK. Cela va faire huit sur Cannes-la-Bocca.

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

Ce n'est pas grave. A huit, il va falloir se serrer un peu.

De la salle

Faisons-nous les ateliers en séquence ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous les faisons en parallèle, sinon nous y sommes encore demain.

De la salle

Donc, nous ne pouvons en faire qu'un.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Ce soir, oui.

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

Un atelier ou deux. Nous allons voir le temps que nous mettons. C'est le problème. Nous verrons en fonction des demandes du prochain atelier. S'il n'y a pas d'autre demande, nous pourrions retraiter les sujets en deuxième rideau ici ou à un prochain atelier. Il n'y a pas de problème. Après, cela dépendra des demandes.

Nous sommes obligés de commencer sur un sujet qui regroupe des ateliers. Pour les mettre en marche, c'est difficile de voter les sujets.

Ce que je vous propose, sur les conditions de passage à Saint-Laurent-du-Var, c'est que Roland assure les expertises.

Sur l'analyse des tracés, je vais mettre ici Damien et Alain, puisque c'est un sujet un peu complet.

Damien et Alain, pour parler des tracés, d'accord ?

Sur l'aménagement du territoire, les gares, Laurence va animer cet atelier.

Et sur Cannes-la-Bocca, nous allons mettre Blandine et Coumba.

Avez-vous tous vu vos animations ? Blandine et Coumba sur Cannes-la-Bocca, Laurence sur l'aménagement du territoire de Sophia, Roland sur les conditions de passage à Saint-Laurent-du-Var, et Damien et Alain sur l'analyse des tracés, gare OAM, plus et moins.

Deux petites secondes. Une question a été posée par Monsieur JOVER, à laquelle je veux répondre tout de suite.

Serge JOVER, ADEV

Je voudrais d'abord la poser.

Je viens de découvrir le document, là, aujourd'hui. J'ai la fâcheuse surprise de voir que, sur le tracé de Villeneuve-Loubet, alors que ce devait être en souterrain, nous nous retrouvons avec des tracés en surface.

Je pense que c'est une erreur mais, ce qui est important, c'est que je voudrais que ce soit enregistré sur le *verbatim*. Si c'est vraiment une erreur, vous le confirmez.

Surtout, ce que je voudrais, pas forcément ces documents, mais sur Internet, que vous corrigiez le document final, parce que c'est le document que la population va regarder, et vous allez mettre le feu à Villeneuve-Loubet. Sincèrement, j'espère qu'il n'y a une erreur qu'à Villeneuve-Loubet et qu'il n'y en a pas ailleurs.

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

Pour être très, très clair sur le sujet, puisque c'est enregistré, Monsieur JOVER, il n'y a qu'une planche qui a cet élément-là. Sur les autres planches, nous voyons parfaitement...

Serge JOVER, ADEV

Non, pas toutes.

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

Si, si, je les ai sous les yeux.

Serge JOVER, ADEV

Vous ne les avez pas toutes, alors.

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

Je ne les ai pas toutes, mais il y en a une où elles y sont.

Sur le sujet de la représentation à Villeneuve-Loubet, nous sommes parfaitement en souterrain partout. Il se trouve simplement que la superposition des pointillés des différents tracés fait qu'à un moment donné nous avons un trait continu. Nous retrouvons différents points de tracé.

Donc, je vous rassure, je vous confirme qu'il s'agit bien de pointillés. C'est juste une représentation graphique qui fait cela. Nous ne l'avons pas vu, parce que nous superposons des courbes. Il y en a plusieurs.

Serge JOVER, ADEV

Non, il n'y en a qu'une.

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

Il y en a deux, et donc, cela se superpose.

Cette affaire étant réglée, je voudrais juste dire deux mots sur l'animation. Après, nous allons y aller.

L'animateur de ces ateliers a uniquement pour but de pouvoir organiser le travail. Vous allez aller en atelier, vous allez avoir quelques minutes pour pouvoir poser les différentes questions subsidiaires sur lesquelles vous voudrez que nous travaillions, de manière à ce qu'il y ait un cadre de travail. C'est à vous de le définir. Il ne s'agit pas de rentrer dans une discussion dans cet atelier pendant une heure pour ne rien faire. Il y a des questions que vous devez poser ou, en tout cas, des sujets que vous devez aborder. L'animateur doit les connaître. Il faut qu'à la fin de l'atelier, nous puissions avoir un retour sur les réponses à ces questions. Il ne s'agit absolument pas, je le répète, d'avoir une discussion continue pendant une heure et demie.

L'animateur est là pour organiser ce travail-là. Il a lui-même des compétences, mais pas toutes les compétences. Toutes les autres personnes sont ici, dans les différents secteurs ou sujets de compétences techniques ou environnementales pour pouvoir répondre à ces questions et venir

aux ateliers. Les différents animateurs d'atelier n'ont pas tous les éléments de réponse. Nous fonctionnons donc comme cela.

Vous devez, dans chacun des groupes de travail, mettre en place un rapporteur, de manière à ce que, quand nous aurons fini le groupe de travail, nous fassions un débriefing en séance plénière. Nous vous mettrons sur la table les questions sur lesquelles nous vous poserons la question : « *Est-ce que nous avons répondu ou pas répondu ?* », « *Est-ce que d'autres questions surviennent à la fin de cet atelier ?* », de manière à ce que nous puissions organiser cela.

D'une part, nous voulons avoir votre retour sur le bien-fondé des réponses apportées. Ce n'est pas qualitatif en tant que tel. Ce qui sort de ces ateliers vous concerne, vous. Ce sont des questions que vous avez posées, sur lesquelles vous voulez avoir des informations. Ce n'est pas quelque chose que nous notons pour reproduire aux autres ateliers. Vous avez un intérêt, c'est le vôtre. Vous venez dans ces ateliers pour connaître l'intérêt. Sortis de cet atelier, vous avez les éléments de réponse, point !

D'autres personnes peuvent venir, et vous pouvez échanger avec elles, mais l'atelier est terminé. Nous avons besoin de savoir, à la fin de cet atelier, si nous avons répondu aux questions, si cela pose d'autres questions, et si la fois d'après nous pourrons vous donner ou pas ces réponses.

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot

S'il vous plaît, c'est une question que j'ai abordée tout à l'heure, avant la réunion. Avant que nous partions en atelier, est-ce que vous voulez bien nous préciser la date butoir à laquelle les gens vont pouvoir exprimer leurs avis ? Nous ne savons pas si c'est fin novembre ou mi-décembre. Les gens sont avides de savoir quel temps ils ont pour pouvoir écrire dans les registres, sur le site internet et autres, ou même écrire à la Joliette, à Marseille. Cela n'a pas l'air très, très clair.

Comme il y a un *verbatim* – je suis d'accord avec Serge JOVER –, j'aimerais bien que ce soit noté, pour que l'on sache, qu'il ne nous soit pas reproché, à nous, associations, de ne pas avoir prévenu les gens à temps et pour pouvoir leur donner la date butoir. Merci bien.

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

Vous allez pouvoir être rassurée. Les associations ont toute l'information. Sans ambiguïté, la période de concertation dans le Livret 0 est du 3 octobre au 30 décembre 2016. Du 3 octobre au 30 décembre, vous pouvez donc donner vos avis et vous exprimer sur le projet.

Nous avons prévu de faire des réunions de synthèse sur ce qui a été exprimé globalement dans la concertation les 19, 20 et 21 décembre 2016. Si vous avez des avis à déposer, le plus sain, si vous souhaitez que ces avis soient pris en compte dans le retour oral que nous ferons dans les ateliers, dans les réunions publiques les 19, 20 et 21 décembre, c'est que vous les déposiez, une semaine avant, c'est-à-dire aux alentours du 12 décembre, quelque chose comme cela.

Dans tous les cas, même si vous ne les avez pas déposés et si vous les déposez après, ces avis seront pris en compte dans le bilan de la Commission nationale du débat public, le bilan que nous ferons et que nous présenterons au Comité de pilotage. Voilà. Est-ce cela vous va ?

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot

C'est un peu curieux, mais cela me va.

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

Ce n'est pas curieux, c'est comme cela que cela se passe.

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot

Disons que, comme vous faites une réunion de synthèse, nous pensions que les avis seraient tous donnés avant la synthèse. C'est ce que j'avais trouvé un peu bizarre.

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

Ecoutez, non. Les avis seront donnés très majoritairement avant la synthèse, sinon je ne vois pas pourquoi vous me poseriez la question, mais c'est important. J'imagine que vous allez le faire avant. Et puis, il y a des gens qui peuvent s'exprimer jusqu' à la fin de la période de concertation. Cela fait partie du dispositif classique.

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot

Merci pour la réponse.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Deux éléments complémentaires avant que vous vous dispersiez dans les différentes tables. Sur la thématique, éventuellement, et ce sera noté par l'animateur, spécifiez les sous-thèmes que vous souhaitez voir plus spécifiquement abordés. S'il y a des secteurs, s'il y a des questions, spécifiez-les en début d'atelier. Nous allons essayer que l'ensemble des experts apporte des éléments de réponse. C'est le premier élément. L'animateur va être chargé de noter tous les sous-thèmes que vous voulez aborder sur cet atelier-là. C'est la première étape.

La deuxième étape, c'est qu'il va y avoir des échanges avec SNCF Réseau. Là-dessus, nous allons le voir. Tous ces échanges auront lieu pendant le temps que nous allons donner. Nous passerons dans les tables, nous vérifierons que cela avance comme vous le souhaitez, en fonction de ce qui reste en suspens. S'il y a des thèmes qui ont été abordés en totalité, peut-être que cela laissera du temps pour aborder d'autres thématiques qui ont été identifiées et qui avaient moins de suffrages. Voilà. Nous allons gérer cela en fonction du déroulement et des différents échanges sur chacune des tables.

A la fin, nous vous demanderons de débrief, comme Jean-Michel CHERRIER vous l'a dit. Il faut que vous désigniez entre vous quelqu'un qui sera le rapporteur de votre table. Donc, commencez par cela. Cette personne-là sera chargée de faire le *feedback*, au nom du groupe, de ce qui s'est passé quand nous reviendrons en réunion plénière.

Je vous propose d'aller avec l'ensemble des experts qui vous attendent sur les différentes tables. Il y a un chevalet par table qui reprend les thématiques que nous venons de noter. Merci.

À 19 heures 05, les participants partent travailler en ateliers.

TRAVAIL EN ATELIERS

Les travaux en ateliers ne font pas l'objet d'un verbatim.

SUITES

À 21 heures, les participants reviennent en configuration plénière.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons vous proposer de revenir en configuration plénière.

Pour ce qui est de la partie plénière, nous allons vous demander un *feedback* sur différents aspects de l'atelier, notamment pour préparer la suite. Nous pouvons tout à fait imaginer que tout n'est pas abouti, finalisé, qu'il n'y a pas forcément des éclairages, que toutes les thématiques n'ont pas pu être abordées. Vous allez nous le dire et partager, aussi, avec l'ensemble des participants. Ce que nous vous proposons, c'est par atelier – commencent ceux qui le souhaitent –, d'avoir le *feedback* collectif que vous avez pu faire à l'aide du petit questionnaire et de la petite note. Nous la récupérerons aussi pour l'adresser dans le *verbatim*.

Qui souhaite commencer parmi les quatre ateliers ?

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

Il faut se lancer, tout le monde va y passer.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

J'ai oublié de préciser une chose, c'est qu'il y a notamment une question qui portait sur les questions en suspens ou les points que vous souhaitez le cas échéant approfondir en vue d'un second atelier. Dans le cadre de l'atelier, il y a éventuellement aussi, à travers les échanges et la réflexion, des questions hors du thème de l'atelier que vous souhaiteriez pouvoir aborder lors du prochain. Auquel cas, je vais les noter.

Cela peut être après votre intervention, mais cela peut aussi être d'autres interventions, le cas échéant.

Aurélien DELAY, rapporteur du premier atelier

Bonsoir. Je vais parler du débat que nous avons eu sur l'implantation de la gare de Cannes-la-Bocca et, surtout, des différents raccordements possibles qu'il peut y avoir à l'ouest et à l'est de cette gare.

Comment avons-nous vécu et perçu notre débat ? Je pense que tout le monde a été très intéressé par le débat. Nous avons ouvert beaucoup de questions. Le terme « boîte de Pandore » a été utilisé. Nous avons eu quelques réponses de la part de SNCF mais, quand même, relativement peu, tout simplement parce que – tout le monde le sait – l'étude sur cette gare n'a jamais été faite. Nous avons d'ailleurs trouvé cela dommage. Apparemment, il y avait eu une opportunité de le faire dans le passé, mais cette opportunité n'a pas été prise.

Un participant a mentionné qu'il était aussi dommage qu'il n'y ait pas de *verbatim*, parce que beaucoup des informations qui ont été échangées, dans les dialogues entre nous, mais aussi par les informations données par la SNCF, paraissent un peu perdues. C'est-à-dire que nous en avons profité, nous sept mais, pour les autres, c'est un peu perdu.

Il faut savoir que notre débat a été assez vif, puisque nous avons des avis différents. Evidemment, certains étaient pour la gare TGV à Cannes-la-Bocca et d'autres demandent plutôt la gare TGV à Sophia.

Ensuite, quelle était la productivité des échanges par rapport aux attentes ? Je pense que nous avons été productifs. Les dialogues ont été très intéressants, beaucoup d'informations ont été échangées.

Quelles sont les questions qui restent en suspens ? Il y a la question des emprises ferroviaires sur le site de Cannes-la-Bocca, où nous avons fait la liste de toutes les fonctionnalités qui sont supposées être implantées sur ce site. Clairement, les emprises de 25 hectares paraissent limitées. Il va falloir trouver comment positionner tout cela.

Ensuite, il y a le raccordement de cette gare de Cannes-la-Bocca, comment elle pourrait être raccordée à la ligne Cannes-Grasse et, surtout, la desserte Grasse-Bocca, qui techniquement est possible mais qui, en termes d'exploitation ferroviaire, paraît peut-être inefficace.

Enfin, il y a surtout, surtout, l'insertion de la Priorité 2 à trouver, éventuellement avec les tracés à reconsidérer.

Enfin, dernière question : quelles sont vos attentes pour le prochain atelier ? Je crois que nous serons tous ravis de nous retrouver pour le prochain atelier. Nous attendions, tout simplement, plus d'études. C'est vraiment ce qui est revenu dans le débat. Nous voulons des études. En parlant avec les intervenants de SNCF, peut-être que nous aurions plus d'informations sur les schémas de service. Nous pourrions reprendre le débat à partir de là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Est-ce que, par rapport à la synthèse, il y a des points que les participants de ce groupe-là souhaiteraient ajouter ? Est-ce que vous vous retrouvez dans le *feedback* qui vient d'être fait ? Est-ce que c'est fidèle ? C'est bien de le dire.

Je sais que, Monsieur, vous aviez une question qui n'était pas forcément dans le thème de l'atelier, mais que vous souhaitiez voir abordée. Le faisons-nous maintenant, ou juste après les synthèses ?

De la salle

Oui, c'est une question parallèle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

D'accord. Qui veut poursuivre ?

Pierre BERNASCONI, rapporteur du second atelier

Je fais comme cela, parce que je n'ai pas pris de note. Sur la sortie du tunnel à Saint-Laurent-du-Var, dans notre atelier, nous avons posé beaucoup de questions à plusieurs niveaux.

La première était : faut-il vraiment que le tunnel sorte à Saint-Laurent-du-Var, au niveau de la gare, dans la mesure où les deux lignes actuelle et nouvelle sont dissociées. Il nous a été répondu que le postulat de base était que la gare de Nice Aéroport avait été fixée et que, donc, toutes les lignes devaient y converger. Il n'y a pas d'autre solution que de passer là où les tracés sont prévus. Cela ne satisfait pas tout le monde. Sur la question d'un tracé beaucoup plus au nord que le tracé actuel, la question reste posée par les participants à l'atelier.

Sur le tracé actuel, la question est : comment faire pour qu'il y ait le minimum de nuisances nouvelles liées à ce tracé dans un quartier qui subit déjà beaucoup de nuisances ? Le pré-projet de 2014 qui était un viaduc ferroviaire au nord de l'actuel viaduc pour la ligne nouvelle a été rejeté par le Maire et la municipalité de Saint-Laurent-du-Var. Les participants à l'atelier en étaient plutôt satisfaits, mais pas à 100 %.

La question sur la présentation des deux projets possibles, avec un nouveau viaduc au sud du viaduc actuel donne un peu plus de respiration à l'avenir de ce quartier qui est dégradé, mais pose des questions sur la possibilité et les conséquences de la suppression ou l'occultation d'une partie de l'actuelle 6007, l'ex-route nationale 7. La plupart des gens qui étaient à l'atelier participeront à la rencontre organisée à la Mairie de Saint-Laurent-du-Var lundi matin avec vous, je pense, pour avoir des précisions sur les impacts en matière de bruit, puisque la question du bruit a été posée, de circulation et d'empiètement éventuel sur les propriétés, tout en se posant la question, sachant que le PLU de Saint-Laurent-du-Var est actuellement en enquête publique en vue d'une révision.

D'après nos informations, le quartier des Vespins est très concerné par la modification du PLU. Il faut donc que nous, habitants de Saint-Laurent-du-Var, mais peut-être vous aussi, maître d'ouvrage, ayez des informations pour pouvoir travailler d'une manière la plus concertée possible – ce que vous faites déjà avec la Métropole – sur cette question-là, du PLU.

La question de la poursuite du projet de la troisième voie revient. Il semble que vous ayez décidé de ne plus parler de ce projet parce qu'il est en concurrence avec celui-là et parce que c'est l'un ou l'autre. C'est vrai que la question de la troisième voie, qui n'a jamais abouti à 100 %, laisse quand même un certain nombre de rancœurs, en particulier aux gens qui ont travaillé pendant des années et des années sur ce projet-là, qui a ensuite été abandonné.

Sur les questions pour la prochaine fois, il y a en particulier la question du bruit, et la question de l'impact sur la commune de Saint-Laurent-du-Var des travaux puisque, quand nous sommes en

sortie d'un tunnel, cela veut dire que – les chiffres semblent évoluer – 5 ou 10 millions de mètres cubes ou de tonnes de déblais vont sortir de ce tunnel. Il nous a été dit que « peut-être cela sortirait de l'autre côté du tunnel », mais personne ne sait ce qu'il va en être réellement.

Au niveau des questions, bien sûr, toujours la question du tracé plus au nord, qui est une question que nous n'avons pas enterrée, largement plus au nord que le tracé prévu, c'est-à-dire plusieurs centaines de mètres. Une demande a été faite, et à laquelle il n'a pas été répondu, sur les emprises qui avaient été allouées à la troisième voie dans les projets initiaux.

Est-ce que j'ai oublié autre chose, Mesdames et Messieurs ?

Francine BEGOU-PIERINI, GADSECA

Ce qui nous manque, c'est une étude d'hydrogéologie, parce que je me rends compte que, pour avoir fait les déplacements sur le terrain, cela ne sera pas aussi facile que cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Ces éléments sont-ils bien consignés ?

Francine BEGOU-PIERINI, GADSECA

Votre collègue en a pris note.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Qui veut poursuivre ?

Bernard HEUSE, rapporteur du troisième atelier

Notre atelier était au sujet des emplacements des gares et des choix de tracés. Nous avons parlé des impacts sur les nappes phréatiques, les zones humides, et des risques géologiques. Nous avons revu l'analyse multicritère.

Comment avez-vous vécu ou perçu votre atelier ? Pas trop de commentaires, je pense que cela s'est passé comme les autres. Nous avons eu une discussion assez productive. Les échanges se sont bien passés. Nous avons un retour plutôt positif au niveau des échanges.

Quelles sont les questions qui restent en suspens ? Il y avait une question sur l'altimétrie. Nous avons demandé une altimétrie plus détaillée, peut-être un peu plus étendue, pour pouvoir voir cela en détail.

Nous avons une question sur la révision de certains critères sur l'analyse multicritère. Nous avons remis en cause l'évaluation de certains critères, des choses à revoir.

Une demande a été faite sur les études fines d'impact, une fois le tracé connu. Nous sommes bien conscients que, sans le tracé, les études fines ne sont pas encore disponibles.

Un point a été évoqué, c'est le changement de position de la gare des Bréguières plus vers l'est, sur la ZAC des Clausonnes, qui permet un passage un peu plus bas aux Bréguières, et permettrait d'avoir une gare à plat au niveau de la zone des Trois Moulins.

Ensuite, le coût et l'impact de la desserte de la gare des Bréguières a été évoqué. La gare des Bréguières est assez enclavée, elle est aussi assez loin de Sophia. La seule échappatoire, c'est soit une sortie sur l'autoroute, mais l'autoroute ne va pas à Sophia, soit la RD 35, mais qui sera particulièrement impactée et qui passe à travers le parc de la Valmasque. Il nous est dit qu'il n'y a pas trop d'impact sur la Valmasque, parce que la gare est à côté de l'autoroute mais, en fait, les dessertes passent toutes par la Valmasque. Cela n'a pas vraiment été pris en compte dans l'analyse multicritère, et je pense que c'est important.

Quelles sont les attentes pour le prochain atelier ? C'est avoir les réponses à ces questions, en fait. Je ne sais pas s'il y a d'autres sujets que vous vouliez aborder.

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot

Nous demandions aussi d'avoir plus d'informations sur les mouvements de terrain.

Bernard HEUSE, rapporteur du troisième atelier

Oui, nous avons des questions sur les impacts géologiques.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Et le dernier des quatre ateliers ?

Rémi QUINTON, rapporteur du quatrième atelier

C'était un atelier sur l'aménagement du territoire, avec une gare à Sophia-Antipolis.

Comment a-t-il été vécu et perçu ? Tout le monde s'est accordé pour dire que c'était bien, et que la SNCF a produit des chiffres et des éléments précis.

Une question ressort : pourquoi les arguments du tracé SNCF sont finalement si peu convaincants auprès des élus ?

Les sujets qui ont été abordés dans cet atelier-là, c'est par rapport au trafic de la gare : où vont et d'où viennent les gens qui utiliseraient une gare à Sophia-Antipolis ? La SNCF fait état de 3 millions de passagers à Sophia-Antipolis. Quelles sont les perspectives de desserte en transports en commun du site de la gare ? Cela va des projets qui, en quelque sorte, sont sûrs de se faire, qui sont déjà bien établis dans les documents, à d'autres projets qui sont plus en réflexion. Ce qui pourrait concerner des projets d'extension des transports en commun de Cannes vers le site de Sophia, des projets de télécâble sur la technopôle de Sophia.

Nous avons aussi abordé les inquiétudes qu'il pourrait y avoir, concernant une gare à Sophia, sur le trafic routier de Sophia elle-même. Les gens de la SNCF ont répondu que c'était moins de 5 % du trafic actuel de Sophia mais, également, que la gare elle-même retirait plus de trafic pour les petites liaisons qu'elle n'en ajoutait pour les grandes liaisons, pour les gens qui iront en voiture à la gare TGV. La gare TER enlève plus de trafic que la gare TGV n'en ajoute. Par contre, cela fait un point de concentration du trafic autour de la gare.

Nous avons parlé du développement de Sophia. Les chiffres qui ont été donnés, c'est qu'il y a actuellement 9 000 habitants et 35 000 emplois. Cela met en avant une forte disproportion, parce

que, finalement, il y a quatre fois plus d'emplois que d'habitants. Il y aura une tendance, dans l'avenir, à corriger cet écart, dans le sens d'un développement des deux, c'est-à-dire que nous passerions à 15 000 habitants et 45 000 emplois. Nous aurions un ratio qui passerait de 4 à 3, mais avec une augmentation à la fois pour les habitants et les emplois. Ce serait à l'horizon 2030. Nous nous sommes aussi interrogés sur les changements de comportement que pourrait induire la création d'une gare à Sophia-Antipolis, notamment dans la localisation des habitats. A savoir, est-ce que nous sommes dans une logique d'habitats qui sont proches des emplois ? Mais également, potentiellement, avec une liaison forte entre Sophia et Nice et entre Sophia et Cannes, des possibilités d'avoir des habitats sur le littoral, dans des lieux qui sont déjà denses, tout en ayant des emplois dans la première technopôle d'Europe. A ce sujet, manifestement, il y a une étude, mais qui ne fait que commencer. Les résultats seraient disponibles d'ici un an, sachant que des études parallèles ont été menées, par exemple pour le projet du Grand Paris Express. Le même genre de question se pose : comment une liaison en transports en commun influe sur l'aménagement du territoire lui-même ?

Les questions qui restent en suspens rejoignent le premier point que j'ai évoqué. C'est pourquoi ce que dit la SNCF ne convainc pas les élus ? Par exemple, il y a une question : pourquoi Grasse est-elle convaincue d'être plus proche de Cannes-la-Bocca que d'une gare à Sophia ?

Une autre question est revenue, et nous n'avons pas eu de réponse lors de cet atelier. C'est de disposer de tous les flux de déplacement pour tous les modes entre la technopôle de Sophia et toutes les communes environnantes, et pas seulement des résultats des études de trafic SNCF, pour savoir si jamais il y a des ruptures de comportement et finalement, beaucoup plus ou beaucoup moins de gens prennent le train, que l'on puisse se faire une idée de qui est vraiment concerné par les liaisons ferroviaires avec Sophia.

Il y a un point de méthode qui a été soulevé. C'est que l'on considère que le TGV sera toujours très cher, y compris pour les liaisons du quotidien, mais il n'a pas été intégré ce qui se fait déjà dans beaucoup de régions, c'est-à-dire que l'on pourrait prendre le TGV au tarif du TER, ce qui, forcément, change les perspectives.

Il y a aussi une question qui est restée en suspens, sur les projets de TCSP qui ne sont pas encore mûrs mais qui sont en réflexion et qui concernent Sophia, c'est d'avoir des précisions sur ce sujet-là.

Les attentes pour le prochain atelier, il y en a une, je pense, qui concernera un autre atelier, sur les enjeux d'hydrogéologie. Et éventuellement, parce que nous ne les avons pas abordés dans cet atelier, mais cela l'a peut-être été dans d'autres, une attente sur les schémas d'exploitation ferroviaire. Mais cela a peut-être été abordé dans l'atelier de Cannes-la-Bocca.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Il y a une question ou une problématique autour de l'hydrogéologie qui a été formulée.

Monsieur, vous disiez qu'il y avait peut-être une autre thématique. Vous voulez peut-être l'évoquer.

De la salle

L'impact de la saturation de l'aéroport de Nice et la conséquence au niveau trafic ferroviaire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Donc, le lien entre la saturation de l'aéroport et le trafic ferroviaire.

Est-ce qu'il y a d'autres thématiques, au-delà de celles qui ont été formulées dans la synthèse de nos ateliers ?

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

Nous allons les reprendre – nous l'indiquerons, pour le prochain atelier – avec les réponses associées.

Je voudrais juste faire quelques commentaires, parce qu'il y a des interrogations sur la méthode et des questions auxquelles je me dois d'apporter une réponse qui ne satisfera pas, mais qui sera définitive, dans le sens où cela ne passera pas par le maître d'ouvrage.

Les *verbatim* dans les ateliers, c'est un choix du maître d'ouvrage, et j'y tiens. Cela ne permet pas de faire des échanges. Ce n'est pas pratique de prendre des *verbatim* lors des échanges, qui sont des échanges de quatre ou cinq personnes sur des vues, sur des demandes de renseignements. Consigner un *verbatim* n'a aucun sens à lire, à reprendre. Toutes les hypothèses, toutes les demandes que vous émettez sont consignées là, dans le *verbatim*. Il fait le point de ce que vous avez pu demander, des questions complémentaires, mais honnêtement, cela n'a aucun sens de le faire dans un atelier de travail où l'on a de multiples échanges. Premièrement, ce n'est pas pratique. Deuxièmement, ce n'est absolument pas productif. Troisièmement, cela ne prouve rien, puisque les échanges que nous avons à ce moment-là sont toujours dans des contextes un peu différents. Le *verbatim* se prête beaucoup plus à des questions, comme vous venez de le faire, et à des réponses qui sont claires et intelligibles, mais pas forcément bonnes.

Sur la situation de la gare Aéroport et les tracés plus au nord, il n'est absolument pas possible au maître d'ouvrage de répondre à cette question. La question du positionnement de la gare de Nice Aéroport ne relève pas – je le répète -, ne relève pas d'une décision du maître d'ouvrage. Elle relève d'un choix politique d'aménagement du territoire porté par la Métropole, qui a demandé au maître d'ouvrage de réaliser la mise en place d'une gare multimodale à Nice Aéroport.

Cette question, vous pouvez me la poser 100 fois, je répondrai 101 fois cela. Ce n'est pas au maître d'ouvrage de répondre à cette question. Interrogez les élus, interrogez les dispositions qui ont prévalu au choix de la gare de Nice Aéroport. Cela ne rentre pas du tout dans le *scope* des possibilités de décision, ni même de discussion du maître d'ouvrage. Je ne les rejette pas, puisque je considère que ce choix est cohérent, mais cela ne relève pas des possibilités du maître d'ouvrage, de rentrer dans des explications.

J'espère que ma réponse, si elle n'est pas satisfaisante, est au moins claire et intelligible pour toutes ces questions-là, pour lesquelles je demanderai à mon équipe de ne plus répondre. C'est une perte de temps pour nous, malheureusement, parce que nous n'avons aucun des éléments pour le faire. Il n'y a vraiment aucune mauvaise volonté de ma part, ni du maître d'ouvrage, mais cela ne relève pas du tout de notre décision. Cela ne relève pas du tout de notre champ de responsabilités. Nous ne pouvons donc pas aller plus loin sur ce sujet.

Pour la troisième voie, c'est un peu plus dans le champ de la SNCF, donc je suis un peu plus responsable de cela. Je le redis clairement : les conditions de mise en place de la prolongation de la troisième voie ont été considérées en rapport avec la mise en place du projet de Ligne Nouvelle. Les performances de la troisième voie ont été considérées comme capables de mettre un TER de plus sur les quatre TER qui seront en place, et jugées totalement ou, en tout cas, beaucoup moins efficaces que la desserte des huit TER permise par la Ligne Nouvelle.

Les quelques 500 millions d'euros nécessaires à la réalisation de la troisième voie sont donc des euros qui sont considérés dans la réalisation de la Ligne Nouvelle. Il n'y aura donc pas de prolongation de la troisième voie, ni à court terme, ni à plus long terme, par rapport à ce que je viens de vous évoquer. C'est une décision de projet et de la SNCF. Aujourd'hui, avec la réalisation de la Ligne Nouvelle, la troisième voie ne se fera pas.

Sur le sujet de la conviction des élus, je n'ai pas de réponse à cela. Je n'en sais rien. Nous nous y prenons peut-être mal. Nous leurs présentons les éléments que nous vous présentons à vous. Je dirais que les élus sont comme vous, ou que vous êtes comme les élus. Nous arrivons à convaincre certains d'entre vous et pas d'autres. Donc, il y a le même scepticisme, la même demande de renseignements ou la même volonté d'accepter des choses ou de ne pas les accepter. Les élus sont des gens comme nous, ils ont leur propre mode de fonctionnement et de raisonnement.

Certains considèrent que, ce que nous leur présentons, c'est intéressant pour eux ou pour leur collectivité et d'autres considèrent que cela ne l'est pas. C'est leur choix, c'est leur position. Nous n'avons pas à les convaincre plus particulièrement que vous. Nous sommes là, comme avec vous, pour essayer d'exposer des sujets, de répondre aux questions et de rectifier des positions qui ne nous semblent pas cohérentes avec les positions techniques que nous avons prises. Nous sommes là pour en discuter aussi, en concertation. Il y a des choses qui sont demandées, et c'est le cas. Nous sommes arrivés en concertation avec des tracés qui étaient issus des études du maître d'ouvrage. Il y a des études, des tracés ou des positions qui ont été demandés par des élus. Nous les avons mis à la concertation. Cela correspond à cela.

Aujourd'hui, nous avons des demandes, des positions qui sont prises ou des modifications des études. Nous les regardons, nous les prenons en compte, nous apporterons des éléments. Sur ce qui restera ou ce qui ressortira de l'expression générale de la concertation, vous avez plus de responsabilités, vous que moi, sur ce sujet. Moi, j'ai la responsabilité de vous présenter les éléments en plus et en moins de cette affaire.

Sur les transports en commun en site propre (TCSP) ou, en tout cas, sur les projets d'aménagement du territoire par rapport à une implantation de gare, nous sommes là aussi aux limites de l'exercice du maître d'ouvrage. Nous avons, dans le *process* des études, des collectivités qui sont cofinanceurs. Je vous l'ai déjà rappelé, ce sont les trois Métropoles, les trois Départements, la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, l'Etat et SNCF. Dans ces cofinanceurs, le Département nous accompagne étroitement sur les aménagements du réseau routier en fonction des différents choix de gare. Nous travaillons sur ce qu'il y aurait potentiellement à faire, mais évidemment que le choix d'un tracé ou d'une position de gare sera déterminant pour le travail réalisé avec le Département.

Ensuite, tout ce qui concerne les actions liées à l'intermodalité ne relève pas du champ de responsabilités intrinsèque du maître d'ouvrage, mais de la bonne volonté des collectivités à prendre en compte la gare. Sur ce sujet, certaines le sont, certaines ne le sont pas. Cela évoluera probablement dans le temps. Ce sont elles qui ont des projets de desserte du territoire, qu'elles mettent en œuvre ou pas, et pas nous.

Nous ne disons qu'une chose : un projet de gare est pertinent quand il est travaillé en commun et quand nous avons des projets de desserte qui sont assurés, chacun dans son domaine de responsabilité au niveau du Département, des collectivités et de la commune. Quand ce n'est pas le cas, ce n'est pas le cas. Cela n'empêche pas d'avoir la pertinence d'une gare à tel ou tel endroit. Ce sont des politiques qui échappent à la décision du maître d'ouvrage. Nous pouvons les éclairer tant que nous avons des accords avec eux et que nous discutons avec les collectivités, ou pas. Quand elles se désolidarisent du projet ou de la volonté de travailler, nous ne sommes pas capables de savoir quels sont les projets.

Nous engrangeons donc, dans le travail des études que nous avons, des projets qui sont prévus, parce qu'ils sont évoqués. Ceux qui ne sont pas évoqués, ceux qui restent dans les cartons, ou ceux que les élus ne souhaitent pas nous présenter, nous ne les connaissons pas et nous ne les inventerons pas.

Ce sujet est clairement dans l'évocation de ce que nous connaissons. Nous faisons notre meilleur effort pour le partager, mais nous ne pouvons pas nous engager sur ce sujet.

Voilà, j'essaie de répondre uniquement à ces questions générales, de manière à ce que ce soit dans la compréhension de tout le monde. Ce sont vraiment des sujets sur lesquels nous ne savons pas revenir plus que dans les conversations que nous pouvons avoir. Ce n'est pas forcément satisfaisant mais, en tout cas, c'est comme cela.

Il y a peut-être des questions qui vont revenir après. Nous sommes encore à votre disposition pour recevoir, soit par courrier, soit par mail, des demandes de sujet. Nous avons eu des sujets intéressants. Il y avait deux ou trois autres sujets qui étaient en instance et sur lesquels nous n'avons eu qu'un ou deux participants. Je pense notamment à la connexion Nice Ville–Nice Aéroport et au schéma de service. Nous pouvons peut-être les reprendre dans le prochain atelier, puisqu'il y a deux ou trois sujets. Nous verrons. Nous vous reposerons ces éléments, ces

ateliers. Vu que vous connaissez le principe des ateliers, à vous de regarder comment vous pouvez vous organiser, dans un atelier préférentiel, pour pouvoir traiter le sujet.

Je me répète : s'il y a des sujets qui arrivent et que vous souhaitez aborder un peu plus, faites-le.

Vous avez les éléments, dans les matrices multicritères, si vous regardez. Nous sommes tout à fait d'accord pour pouvoir prendre des variables de perception des enjeux. Nous avons notre perception, vous en avez une. Le tout, c'est de pouvoir en discuter par la suite. Ce seront toujours des éléments qui seront mis dans les dispositions, tel ou tel enjeu que nous avons considéré comme jaune ou vert, que vous considérez jaune ou rouge. Là, c'est un enjeu que nous devons discuter. Il y a des éléments pour, il y a des éléments contre. Il faut les apporter. Il y a des demandes de positionnement, nous allons essayer d'y travailler, de manière à ce que vous ayez un maximum d'éléments.

Voilà ! J'espère malgré tout que cela vous a permis d'avancer sur le projet. Et puis, nous nous retrouvons dans cette configuration d'ici un mois.

Germain NALLINO, Les Amis du Rail Azuréen

Juste deux points. Concernant les gares pour lesquelles il va y avoir de nouvelles structures – je parle notamment de Cannes Voyageurs, Antibes, ou c'est fait actuellement, ou c'est dans le contexte, et aussi de la gare de Nice Ville, qui va subir une transformation. Est-ce que ce ne serait pas l'objet d'en parler, parce que cela fait partie du projet ?

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

Oui, si c'est un sujet que vous souhaitez aborder, sur les modifications de Nice Ville. Je pense que nous pouvons les mettre dans la section de traitement Nice Aéroport–Nice Ville, parce que les aménagements, ce sont des aménagements d'avancée en gare.

Germain NALLINO, Les Amis du Rail Azuréen

Et Cannes Voyageurs, par rapport justement à la quatrième voie ?

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

Nous pouvons en parler aussi. Il n'y a pas de problème.

Germain NALLINO, Les Amis du Rail Azuréen

Le projet est-il toujours en cours ?

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

Oui et non, je ne sais pas. Le besoin existe toujours, pour l'instant.

Merci beaucoup. Bon retour chez vous et bonne fin de soirée.

La réunion se termine à 21 heures 35.