

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

Études Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique

## REUNION PUBLIQUE LOCALE BIOT, 09 NOVEMBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 22/11/2016

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



# SOMMAIRE

<b>MOT D'ACCUEIL DE MADAME LE MAIRE</b>	<b>3</b>
<b>PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS</b>	<b>6</b>
<b>PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR</b>	<b>8</b>
<b>ÉCHANGES AVEC LA SALLE</b>	<b>16</b>

*La réunion s'ouvre à 18 heures 30.*

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

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette réunion publique de concertation sur le projet de Ligne Nouvelle. Merci de votre présence.

Je me présente : Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya. Nous accompagnons SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, sur l'ensemble de la démarche de concertation, et j'aurai la charge d'animer les échanges. Je reviendrai après la phase de présentation sur la manière dont nous vous proposons que cela se déroule.

Avant toute chose, et avant de vous présenter le déroulement de la soirée, je vais passer la parole à Madame le Maire de Biot, qui nous accueille ce soir.

## **MOT D'ACCUEIL DE MADAME LE MAIRE**

### **Guilaine DEBRAS, Maire de Biot**

Merci. Bonsoir à tous et bienvenue !

*Applaudissements.*

Bienvenue à Biot, pour ceux qui ne sont pas Biotois. Bravo pour la mobilisation biotoise là-dessus.

Cette réunion a lieu, comme l'ont fait d'autres communes, suite à notre demande d'avoir une réunion locale pour pouvoir présenter ce projet et en débattre dans ce cadre de concertation publique.

Vous le savez, Biot s'est positionnée très tôt dans cette concertation. Dès le 18 mai 2006, nous avons voté une motion en Conseil municipal. Conseil municipal qui, là, s'était un peu restreint, puisque l'opposition avait quitté la séance. Mais nous avons voté le 18 mai une motion qui demande à SNCF Réseau de reconsidérer ce projet - les choses ont évolué depuis - avec la vision globale de l'axe Marseille-Nice, qui demande aussi la communication du résultat des études engagées, notamment sur la troisième voie, ce projet ayant été abandonné, pour un projet cohérent et soutenable pour les finances publiques et l'environnement. Et, de manière très claire, nous avons refusé tout passage de la Ligne Nouvelle PACA sur le territoire biotois.

J'ai aussi fait un travail assez fort au niveau de la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis), pour expliquer le problème. La CASA a voté une motion qui émet d'intenses réserves, le 26 septembre 2016, donc tout dernièrement. Elle soutient la position biotoise. Ainsi, nous sommes aussi soutenus par nos collègues de la CASA, mais pas de la même manière.

Récemment, nous avons également vu la position de nos voisins valbonnais, qui annoncent une Ligne Nouvelle inacceptable en l'état.

Alors, pourquoi ne voulons-nous pas de ce projet ? Ce projet est d'abord un projet d'intérêt général, et l'intérêt général, c'est d'abord la bonne utilisation des deniers publics, la bonne utilisation de l'argent public. Notre avis, c'est donc que 4 milliards d'euros, cela engage les générations futures pour un projet qui ne nous semble pas

taillé à sa juste mesure. Pour information, c'est à peu près plus de 200 fois le prix que va coûter le bus-tram de la CASA qui, lui, apporte des solutions locales sur les déplacements.

Ce projet, Monsieur QUEVREMONT, qui est derrière moi me l'a rappelé quand nous en avons discuté, date de 2005. C'est un projet qui a déjà onze ans dans la vue. Il est prévu pour sortir en 2030. Donc, comme je le dis souvent, à la vitesse à laquelle évoluent les usages et les pratiques au niveau des transports, surtout en ce début de 21<sup>ème</sup> siècle, il est à parier qu'en 2030, ces besoins auront évolué par rapport à des prévisions qui auront plus d'un quart de siècle d'âge. Il y a 25 ans, si nous faisons un petit retour en arrière, le système d'exploitation Windows n'existait pas, et je ne vous parle même pas de nos smartphones.

Il faut aujourd'hui avoir des solutions qui engagent les deniers publics vers des solutions qui peuvent muter facilement. Nous pensons que ce projet-là ne le fait pas.

L'impact financier, nous venons de le voir, mais l'impact environnemental et écologique est terrible sur Biot. Sur les tracés qui nous sont proposés, deux ont un impact très fort sur un environnement fragile et remarquable, qui fait aussi l'attrait de notre commune. Je ne vais pas pleurer sur notre sort, mais je rappelle que Biot supporte déjà, à cause du risque inondation, des conséquences terribles sur la valeur du patrimoine sur le sud de la commune. Si nous avons des impacts forts sur l'environnement dans le nord de la commune, nous nous demandons où il fera bon habiter à Biot.

Et puis - et puis -, il existe un impact très important sur le Parc départemental de la Brague, qui est notre axe vert. Nous sommes en ce moment en révision de PLU (Plan Local d'Urbanisme). Nous sommes en train de travailler sur les trames verte et bleue. Là, la trame verte et la trame bleue en prendraient un sacré coup.

Enfin, ce projet ne sert pas l'intérêt général du local, des Biotois et des Sophilopolitains. Je me réjouis qu'il n'y ait pas que des Biotois dans cette salle, aussi parce que, dans les Sophilopolitains, il y a des salariés, il y a des habitants. Ce qui nous est proposé ne résoudra en rien les déplacements liés à la technopôle, ou si peu.

Nous connaissons, par exemple, les études qui ont été faites par des associations régionales d'usagers, la FNAUT PACA, pour ne pas la nommer. Elle démontre que la présence d'une gare TGV à Sophia aggraverait même les encombrements routiers.

*Applaudissements.*

Plus largement, parce qu'il ne faut pas non plus voir que notre petite commune, je pense que c'est aussi cela, la responsabilité des politiques et des citoyens que nous sommes, le développement du TGV en France connaît des difficultés. Je vais vous lire un petit extrait d'un rapport public – je vous dirai après d'où il est extrait : « *Trois raisons expliquent que le coût du modèle français de grande vitesse ferroviaire soit devenu désormais non soutenable. Les lignes existantes sont de moins en moins rentables, les nouveaux projets ne sont pas financés, faute de ressources, et les profits de la grande vitesse ne suffisent plus à assurer un résultat positif pour l'ensemble SNCF* ».

## **De la salle**

Grande vitesse en 2040 !

**Guilaine DEBRAS, Maire de Biot**

Pardon, nous finissons. Je l'ai extrait du rapport public de la Cour des comptes d'octobre 2014 intitulé : « *La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au-delà de sa pertinence* ». Cet extrait est page 21. Vous voyez, nous sommes vraiment dans le cœur du problème.

La concertation, maintenant. Nous avons d'abord eu une concertation avec les élus, et maintenant, nous sommes en concertation publique. C'est pour cela qu'à la fin de mon exposé, je vous laisserai parler, je n'interviendrai plus. Je participerai simplement à la conclusion de cette réunion.

Quelle a été la concertation des élus ? Compte tenu que ce sont les élus qui connaissent le plus finement le territoire, les besoins des habitants et du tissu économique local, que ce soit le tourisme ou que ce soient les entreprises, ce seraient quand même les premiers à consulter lorsque l'on est sur un projet comme celui-là.

Je tiens vraiment à remettre les choses à leur juste place : la concertation des élus s'est résumée à venir nous présenter, sur une carte que nous n'avons pas pu conserver à ce moment-là de la concertation, mais que vous avez maintenant, trois tracés. Nous n'avons eu que de l'information. Que fallait-il que nous fassions ? Nous avons dit que nous n'étions pas d'accord. Nous n'étions même pas d'accord, puisque nous venions de voter la motion disant que nous n'étions pas d'accord pour ce que tracé passe à Biot. Nous n'allions pas dire : « *Nous préférons ce tracé-là* » ou « *nous préférons ce tracé-là* ». En gros, on nous demandait de choisir : « *Voulez-vous mourir de la peste, du choléra, ou être handicapé à vie ?* »

Nous avons dit : « *Nous prenons acte, mais nous ne sommes d'accord sur rien* ». Quelquefois, il a pu être dit que la consultation des élus avait eu lieu. Certes, mais nous ne sommes d'accord sur rien. C'est dit.

Aujourd'hui, nous avons toujours une ligne qui est LGV, même si elle a été habillée en l'appelant « Ligne Nouvelle », « TER », etc. Un TER qui n'a pas beaucoup de gares, ce n'est pas vraiment un TER.

Nous avons ressenti que le projet était quelque chose que l'on nous imposait. Nous n'avons pas pu donner notre avis là-dessus. Celui qui l'a le mieux dit, c'est Monsieur le Préfet COLRAT qui, lors d'une réunion du mois de juillet 2016, une réunion entre les élus, les acteurs du territoire, les financeurs que nous avons vus tout à l'heure dans le film – que sont le Conseil départemental, le Conseil régional et la Métropole –, alors que je donnais la position biotoise, telle que je la donne aujourd'hui, le Préfet a dit : « *Eh bien, nous ferons sans l'avis de Biot* ».

*Réactions dans la salle.*

Je vais terminer là mon propos. Je vais demander à Monsieur CHERRIER et à Monsieur SAINT-PIERRE, comme nous sommes à Biot, que soient prises en priorité les questions biotoises. Les Biotois ont été très sages dans les autres réunions, ils ont laissé la parole à leurs concitoyens. Donc, priorité aux Biotois pour cette réunion-là. Après, d'autres fois, nous savons ouvrir notre cœur, il n'y a pas de problème. La première chose, c'est cela.

Et surtout, je vous demande à tous que le débat soit correct, ferme, argumenté et respectueux, comme nous savons le faire à Biot. Je vous remercie. Bon débat !

*Applaudissements.*

# PRESENTATION DES PARTICIPANTS

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

Merci. Quelques éléments d'information sur le déroulement de la séance. Je vais tout d'abord vous présenter les trois personnes qui sont ici :

- Jean-Michel CHERRIER, qui dirige la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- Nicolas GUYOT, à sa gauche, qui a en charge de la direction des études de la Ligne Nouvelle ;
- Roland LEGRAND, à la droite de Jean-Michel CHERRIER, qui est en charge des gares nouvelles ;
- Philippe QUEVREMONT, à la table située à côté, qui est le garant de la concertation, nommé par la Commission nationale du débat public et indépendant de SNCF Réseau. Philippe QUEVREMONT va nous dire quelques mots dans quelques instants.

Deux éléments sur le déroulement : après l'intervention de Philippe QUEVREMONT, SNCF Réseau vous présentera les éléments du projet, les éléments à caractère général et plus spécifiques à la commune de Biot. Jean-Michel CHERRIER expliquera ensuite les suites prévisionnelles du projet en termes de calendrier et quelques éléments sur le processus qui suivra cette phase de concertation. Nous aurons ensuite un temps d'échange. Je reprendrai juste la parole pour vous donner quelques éléments sur les règles de fonctionnement, puisque la réunion est enregistrée, nous avons donc besoin des micros et il y a des personnes qui prennent des *verbatim*. Je reviendrai là-dessus ensuite.

Tout d'abord, sans plus tarder, je vais passer la parole à Philippe QUEVREMONT.

## **Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)**

Merci. Bonjour. Je suis effectivement le garant de la concertation, ce qui veut dire que je suis indépendant. Je suis nommé par la Commission nationale du débat public, et mon rôle se réduit à une définition de quatre mots, qui sont un objectif. C'est de veiller à l'information et à la participation du public.

Pour cette série de réunions, en Comité de pilotage présidé par le Préfet de Région, il a été convenu que la priorité était à la participation du public, comme vient de le dire Madame le Maire. C'est pour cela que nous avons souhaité que les exposés introductifs soient courts et qu'au total, cela ne dépasse par trente minutes, ce qui va laisser une vingtaine de minutes à SNCF Réseau pour vous exposer la partie « information du public » et, bien sûr, pour répondre à vos questions.

Je n'ai pas besoin de renouveler les conseils de Madame le Maire sur les interventions respectueuses et organisées. Simplement, peut-être, comme vous êtes très nombreux, je referai une recommandation que j'ai faite chaque fois qu'il y a eu une réunion où vous étiez très nombreux – peut-être pas vous, mais d'autres – qui est de recommander, lorsqu'il y a une question, on peut poser une question en une minute. Lorsqu'il y a un point de vue à exprimer, on peut exprimer un point de vue en trois minutes. Si vous arrivez à respecter ce *timing*, cela permettra à d'autres de bien s'exprimer.

Et surtout, surtout, je redis ce que Madame le Maire a également dit : il faut argumenter. Cette concertation, si le projet continue d'avancer, sera suivie d'une enquête publique. Dans l'enquête publique, vous serez face à des commissaires enquêteurs dont le rôle est de porter un avis sur le projet. Que vous soyez pour ou que vous soyez contre, votre rôle sera à ce moment-là d'argumenter pour les convaincre.

Pour ma part, je n'ai pas d'avis à porter sur le projet. C'est même une chose qui m'est interdite. Merci beaucoup et bonne réunion.

*Applaudissements.*

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

Sans plus tarder, Jean-Michel CHERRIER va vous présenter les grandes lignes du projet.

# PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, Madame le Maire a effectivement évoqué le délai. Le projet est inscrit dans l'histoire depuis pas mal de temps. Depuis 2005, il y a eu un débat public qui a jugé de l'opportunité du projet. Ce débat public a débouché sur quelques éléments principaux :

- désenclaver l'est de la région ;
- relier les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse ;
- créer un système ferroviaire performant sur la région ;
- constituer le chaînon manquant de l'arc méditerranéen.

Le débat public n'avait pas tranché sur plusieurs scénarios, qui étaient essentiellement des passages au nord, c'est-à-dire des branchements de la ligne entre Aix-en-Provence pour venir à Nice directement, le long de l'autoroute A8, ou le scénario dit des « Métropoles du Sud », qui est un passage par Marseille, Toulon et Nice.

En 2009, à la suite d'un Secrétariat permanent, d'une médiation, le Gouvernement a décidé que le projet devait se réaliser sur le scénario des Métropoles du Sud, donc la desserte de Marseille, Toulon et Nice.

Nous sommes donc entrés dans une phase dite « des études préalables à l'enquête d'utilité publique », enquête d'utilité publique qui, selon le scénario présent aujourd'hui, à la suite de la concertation actuelle qui devrait aboutir au choix de tracé et des positions de gare, devrait être réalisée aux alentours de 2019.

L'enquête d'utilité publique permet d'obtenir une Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Cette DUP, en Conseil d'Etat, permet de commencer à réaliser les plans d'exécution du projet, et de lancer les travaux à peu près aux alentours de 2022. Avec quelques années (six ou sept ans de travaux), nous arrivons à un projet qui sera mis en service, dans le cadre de la Priorité 1, aux alentours de 2030.

Ce projet a été validé dans son ensemble en 2013 par le Gouvernement, suite à la proposition de la Commission Mobilité 21, dans le cadre du Plan d'Investissements d'Avenir du 9 juillet 2013, pour une réalisation dans son ensemble, mais phasée dans le temps, avec trois phases programmées (il n'y avait d'ailleurs pas que le projet de Ligne Nouvelle, mais beaucoup d'autres projets) :

- une réalisation de projet avant 2030 ;
- des projets à réaliser entre 2030 et 2050 ;
- puis des projets à réaliser au-delà de 2050.

Le projet complet a été validé dans son ensemble selon ce processus de phasage, avec une Priorité 1 qui traite d'abord la désaturation des nœuds ferroviaires et l'augmentation, le doublement des trains du quotidien sur Marseille et sur Nice – vous voyez ici les éléments – avec une gare souterraine à Marseille, une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune et, sur la zone qui nous concerne, un doublement de la ligne Cannes-Grasse et une



desserte d'une gare Ouest Alpes-Maritimes pour arriver sur la gare de Nice Aéroport, le pôle d'échanges multimodal.

En Priorité 2, après 2030, la réalisation des tronçons entre Aubagne, Toulon et Le Muy et le raccordement de la ligne Cannes-Grasse aux alentours de la Siagne.

Ce projet est mis en place, dès l'époque, sur la base des difficultés de transport que nous connaissons sur le territoire. Nous perdons aujourd'hui énormément de temps dans les embouteillages et, malgré tous les investissements qui sont prévus, transports en commun compris, les prévisions ne permettent pas de considérer que nous allons vers une amélioration des transports sur la région au global. Nous avons donc une dégradation qui est attendue. Nous considérons que les temps de transport en voiture vont encore augmenter, avec des pertes de jours significatives.

Nous avons un système ferroviaire qui n'est pas beaucoup mieux loti. Nous avons une ligne historique qui existe depuis 1860 entre Marseille et Nice. Cette ligne concentre tous les trafics et, aujourd'hui, nous avons une région qui a un taux de retard et une gestion ferroviaire qui sont mauvais. Nous avons le plus petit linéaire de voies ferrées de France. Nous avons trois grandes métropoles qui sont desservies en chapelet par une ligne historique. C'est un cas spécifique et unique. Nous n'avons aucune autre possibilité de développer le système ferroviaire, à part le fait de réaliser une nouvelle infrastructure.

Malgré les investissements qui sont faits sur la ligne classique actuelle – et vous voyez qu'ils sont importants, nous l'avons modernisée – nous n'arriverons pas à réaliser les doubléments de trafic qui vont être nécessaires dans les années à venir, parce que nous avons une croissance de l'utilisation du train.

La solution de la Ligne Nouvelle, c'est doubler le nombre de TER. En gros, sur la désaturation des nœuds ferroviaires à Marseille et Nice, nous visons un doublement des trafics. Aujourd'hui, sur la côte, sur la ligne littorale, nous sommes à quatre TER par heure à peu près partout. Nous passerons à huit TER, globalement.

Cela permettra de fiabiliser les circulations et, surtout, cela permettra d'effectuer un report modal sur les circulations à venir, de déplacer les gens qui utilisent la voiture vers le train avec, vous le voyez, un nombre important de voyageurs.

Cela permettra aussi, à terme – là, nous serons dans le cadre de la réalisation de la Priorité 2, c'est-à-dire quand nous aurons fait les tronçons Aubagne-Toulon et Est Var – La Siagne – de réduire assez fortement les temps de transport pour passer à une desserte entre Marseille et Nice en 1 heure 40 au lieu de 2 heures 40 aujourd'hui.

Voilà le système de transport que vous connaissez aujourd'hui. C'est la ligne classique, avec l'ensemble des gares qui sont desservies et le trafic que vous avez aujourd'hui. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, entre Cannes ou Antibes et Nice, vous avez quatre TER par heure et trois TAGV – ce sont des Trains Aptés à la Grande Vitesse, ce ne sont pas que des TGV, c'est une appellation globale. Vous savez qu'à l'échéance de la mise en service du projet, nous aurons la libération du trafic ferroviaire pour les passagers.

Vous voyez ici ce qu'apporte la réalisation de la Ligne Nouvelle. La réalisation de la Ligne Nouvelle permet de réorganiser les trafics, de faire passer une desserte d'Ouest Alpes-Maritimes avec quatre trains par heure, deux TER et deux TAGV, et de doubler, sur toute la ligne historique et dans toutes les gares qui existent, le nombre de TER, pour passer de quatre à huit TER. C'est donc un projet qui permet de réaliser une nouvelle infrastructure pour permettre un réseau maillé, pour permettre de faire passer des trains sur d'autres voies que la

ligne historique, mais qui permet aussi de rééquilibrer un dispositif ferroviaire et de doubler la desserte TER. C'est un projet d'augmentation des trains du quotidien.

La présentation des variantes qui est faite. Elles sont soumises à la concertation. C'est ce qui est aujourd'hui présenté sur tout le territoire dans le cadre de la Priorité 1. Sur les Bouches-du-Rhône et ici, ce sont des tracés qui ont été travaillés depuis plusieurs années avec la logique d'itération des études au fur et à mesure, avec la prise en compte de la localisation des gares et des interfaces avec les voies existantes, puisque c'est important de le réaliser un réseau maillé.

Nous avons engagé une démarche d'études technico-environnementales basée sur une technique que vous connaissez probablement qui est « éviter, réduire et compenser », avec une logique, quand cela est possible, d'éloignement des habitations, évidemment, la prise en compte de la préservation des espaces naturels, la protection des ressources en eau et la non-aggravation des risques dans tous les cas, sur la partie des études.

Cette partie des études continuera, puisque quand nous aurons effectué le choix des tracés et des positions de gare, nous ne serons pas au bout des études. Nous continuerons les études, elles vont même durer encore au moins deux ans, dans le cadre de la concertation, pour améliorer les zones de passage. C'est ce que nous appelons « l'optimisation des tracés » complétant les études et la prise en compte des demandes du territoire pour réduire les incidences et rentrer dans une logique de compensation, notamment pour tout ce qui concerne le traitement du bruit, des activités économiques, de l'insertion paysagère et toute la partie souterraine et, évidemment, la faune et la flore.

Les tracés, sur Marseille, rapidement, trois zooms. Ils concernent l'entrée nord de Marseille, avec deux entrées possibles. Vous avez en traits forts les zones de surface, les voies réalisées en surface. Vous avez en pointillés les zones qui sont en souterrain, en tunnel.

Vous avez donc deux variantes de l'entrée nord. Vous avez deux positions de gare sur Marseille Saint-Charles, qui sont des positions de gare souterraine. Vous avez trois variantes pour aller dans la vallée de l'Huveaune, puis une quatrième voie pour aller jusqu'à Aubagne, avec une variante de tunnel et quelques petites propositions sur la gare des Barrasses.

Dans le Var, nous avons une réalisation d'une déviation sur le réseau classique, qui permet de faire un passage dit « dénivelé », c'est-à-dire qu'aujourd'hui, les trains se croisent à plat, et qu'ils seront là dans une position dénivelée pour permettre les liaisons vers Hyères. Cela permet de pouvoir faire passer les trafics qui seront augmentés sur Marseille et sur Nice dans de bonnes conditions.

Sur la zone des Alpes-Maritimes, je vais laisser Nicolas GUYOT présenter les éléments. Vous retrouvez les trois zones qui vont vous être commentées. Merci, Nicolas.

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

Bonsoir. Sur la zone des Alpes-Maritimes, le principe est de créer une boucle – vous avez sans doute entendu ce terme, ou vous l'avez lu dans le document – c'est-à-dire une possibilité pour les trains qui, aujourd'hui, circulent sur la ligne littorale, d'avoir une alternative d'itinéraire à partir du secteur de La Bocca en prenant la ligne Cannes-Grasse puis, grâce à un raccordement ici, de prendre une Ligne Nouvelle qui est créée jusqu'au secteur de Saint-Laurent-du-Var, où la ligne ressort et atteint le secteur de Nice Aéroport.

Les différentes options qui ont été envisagées concernent initialement des études du maître d'ouvrage sur des gares dans le secteur de Sophia, en général. Ce sont deux positions de gare qui ont initialement été proposées par le maître d'ouvrage et une position de gare proposée par la Mairie de Valbonne.

### **De la salle**

C'est faux ! Pas du tout ! C'est faux !

### **De la salle**

Pouvez-vous préciser, s'il vous plaît ?

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

Non, non, nous déroulons la présentation.

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

Une autre option est aussi à l'étude suite à la concertation avec les élus. Elle consiste à avoir une gare TER-TGV dans le secteur de La Bocca.

Dans toutes les options de gare dans le secteur de Sophia, nous avons donc, en termes d'aménagement, un raccordement qui n'existe pas aujourd'hui et qui permet aux trains en provenance de Saint-Raphaël d'emprunter la ligne Cannes-Grasse, puis un aménagement de la ligne Cannes-Grasse qui consiste en un doublement entre la halte du Bosquet et la gare de Mouans-Sartoux, la création de raccordements pour lesquels nous avons principalement deux variantes, puis un barreau de Ligne Nouvelle jusqu'à Saint-Laurent-du-Var, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, avec plusieurs zones : une première zone de tunnels jusqu'à la gare, et un secteur de gare, que nous allons détailler, puisqu'il concerne les communes de Mougins, Valbonne et, surtout, Biot, puis un secteur qui est complètement en tunnel, jusqu'à Saint-Laurent-du-Var.

Si nous revenons un peu plus précisément sur ces différentes implantations, nous avons :

- une implantation dans le secteur des Bréguières, *grosso modo* au droit de l'aire de service des Bréguières ;
- une implantation dans le vallon du Fugueiret, entre les Lucioles et l'espace du Fugueiret ;
- une implantation au pied de Garbejaire, dans le vallon des Bouillides.

Je vais essayer de vous décrire un peu plus précisément – surtout pour ce qui concerne le territoire biotois – ce que ces différentes variantes impliquent, en procédant du sud au nord.

Nous avons ici une variante que nous avons centrée sur le territoire biotois. Elle arrive de la gare de Bréguières. Du coup, les variantes qui passent à la gare des Bréguières permettent sur le territoire biotois d'être quasiment intégralement en tunnel. Les quatre variantes que je vais vous présenter ont un linéaire de 4,5 kilomètres dans la traversée de Biot. Ici, en dehors du viaduc, en limite de périmètre biotois, c'est le lien avec le secteur des Trois Moulins, sur une centaine de mètres ici. Tout le reste est en souterrain.

Si nous regardons la coupe, de la gare des Bréguières, nous avons deux tracés possibles. Je vous ai montré le premier. Le deuxième est quasiment identique, puisqu'il est identique dans sa partie basse. Ensuite, c'est

l'option de tracé en tunnel qui est un peu différente. Il avait pour objet d'examiner différentes possibilités de franchissement, notamment du massif d'origine volcanique qui est dans ce secteur, ici. Il s'avère que cette variante est un peu plus longue et, *a priori*, un peu plus chère, mais pas plus sûre. Donc, finalement, nous vous la présentons, mais elle est *a priori* moins pertinente que celle d'avant. Elles sont assez peu différenciées en termes d'impacts en surface.

Voilà pour remettre en évidence, dans ces variantes-là, l'impact sur le territoire biotois, c'est la petite partie qui est ici, qui est en bleu parce que, dans notre codification, quand nous mettons quelque chose en bleu, c'est que c'est commun à plusieurs variantes.

Pourquoi nous arrivons à passer sous la Brague, dans ces variantes-là ? Dans la présentation générale, mais vous connaissez la topographie des lieux mieux que moi, vous savez que la zone de Sophia, et plus encore lorsque nous nous éloignons vers l'ouest et le sud-ouest, la zone des Bréguières, se trouvent globalement, malgré un relief assez prononcé, dans des hauteurs bien supérieures à la vallée de la Brague. Donc, quand nous voulons créer une gare qui n'est pas une gare souterraine extrêmement profonde dans le secteur de Sophia – ici, l'exemple de Bréguières – gare qui, en l'occurrence, est créée en déblais, nous sommes obligés, pour passer la Brague, de plonger fortement. La difficulté que nous avons, et nous le verrons sur les variantes suivantes, c'est qu'en fonction de la distance entre la gare et la vallée de la Brague, quand nous regardons la carte, et en fonction de la différence altimétrique, les pentes qui sont nécessaires sont acceptables ou pas pour le ferroviaire.

En fait, les possibilités de pente pour les trains sont beaucoup plus faibles que pour les routes. Je pense que vous devez le savoir, la pente maximum franchissable par les trains, c'est 3,5 %, mais elle n'est pas franchissable sur une distance infinie. Ici, nous sommes typiquement sur une pente de 35 pour 1000 au maximum. De ce fait, nous arrivons à passer sous la Brague moyennant, tout de même, sur les communes de Mougins, un peu Vallauris, un peu Valbonne et un peu Biot, ici, des passages en surface. En surface, cela veut dire en remblais, en déblais ou en viaduc.

Le bilan pour cette variante-là, le coût qui est affiché ici est le coût de la section entre la vallée de la Siagne et Saint-Laurent-du-Var. Nous allons plutôt raisonner en comparatif, mais c'est 1,750 milliard d'euros. De toutes les variantes que nous vous proposons, c'est la moins chère. Nous pouvons dire que la gare des Bréguières, dans ce cadre-là, est peut-être un peu plus centrale par rapport à l'ouest des Alpes-Maritimes, mais un peu plus excentrée par rapport à l'ensemble de Sophia. Elle nécessiterait probablement, si c'est la solution choisie, des systèmes de transport interne, de transport urbain, de relais au ferroviaire un peu plus compliqués à mettre en œuvre. Je l'ai dit, c'est la variante la plus enterrée. Je l'ai décrit tout à l'heure sur la coupe, elle a un certain nombre d'incidences en surface, du fait qu'elle a un linéaire sur la commune de Mougins assez important en remblais-déblais sur le parc de la Valmasque, même si nous avons cherché à la rapprocher de l'autoroute pour limiter la bande impactée.

Dans l'autre cas de variante de tracé qui, encore une fois, ne se différencie pas jusqu'à la section en tunnel, je vous l'ai dit tout à l'heure, elle est un peu plus chère, car un peu plus longue. Elle a aussi l'inconvénient de passer dans des terrains qui sont un peu moins favorables, puisque, *a priori*, elle impactera plus d'aquifères, plus de nappes d'eau souterraine. C'est un sujet que je n'ai pas donné en introduction de la première variante mais, dans les deux cas, nous arrivons à passer sous la Brague. Par contre, *a priori*, nous sommes dans des

profondeurs qui impliquent que le tunnel est creusé dans la nappe. La nappe, c'est celle qui descend jusqu'à Antibes, et donc qui alimente les captages d'eau potable d'Antibes.

*Rires et applaudissements.*

Sur la deuxième implantation de gare de Fugueiret, nous avons une gare qui est dans le vallon du Fugueiret, comme je vous l'ai indiqué, avec une section à l'air libre, de nouveau en tranchée et une succession de tranchées, tunnels et passages à l'air libre sur le territoire biotois.

De nouveau, sur environ 4,5 kilomètres de franchissement de territoire biotois, nous avons au total un peu moins de 700 mètres d'émergence à l'air libre, avec moins de 150 mètres ici, moins de 150 mètres ici, de l'ordre de 60 mètres ici et 400 mètres ici, avec un viaduc de 200 mètres sur la vallée de la Brague, au pied des Soullières...

*Réactions dans la salle.*

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

S'il vous plaît, je vais faire référence à ce qu'a proposé Madame le Maire et à ce qu'a indiqué Monsieur le garant. Une présentation vous est faite. Vous aurez ensuite toute latitude pour poser des questions. Je vous demande de bien vouloir laisser la présentation aller à son terme, dans des conditions qui sont respectables. Merci.

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

L'autre partie de cette section à l'air libre est très principalement en déblais très prononcé, c'est-à-dire à une dizaine de mètres sous le terrain naturel.

De la même façon, la présentation de la courbe qui correspond, avec la gare du Fugueiret qui, dans ce cas-là, est à une altitude un peu moins haute, et l'impossibilité, vu la profondeur de la vallée de la Brague, de passer dessous. Donc, le passage en viaduc ici, et les émergences courtes dont nous avons parlé, notamment de part et d'autre du golf.

De l'autre côté des Soullières, nous avons aussi une émergence que nous avons vue précédemment.

Voilà ce que cela donne. Sur la diapositive suivante, nous avons essayé de représenter les impacts directs et indirects de ce tracé. Sur la commune de Biot, au niveau du viaduc et au niveau où il rentre sous les Soullières, les travaux de la tête de tunnel nécessiteront l'acquisition de quelques maisons. C'est moins de dix maisons, probablement cinq ou six. En gris, nous avons représenté les zones urbanisées desquelles il n'y aurait pas de visibilité des zones en émergence, et en jaune, les zones depuis lesquelles le viaduc ou la voie, quand elle est émergente, quand elle est en surface, se verrait. Nous avons essayé de traduire – au mieux, à ce stade des études – les nuisances, à la fois visuelles et sonores.

Lorsque nous comptabilisons, sur le périmètre biotois, l'ensemble des maisons qui sont les aplats jaunes, nous avons environ une cinquantaine de maisons.

Globalement, sur cette variante, qui est 150 millions d'euros plus chère que celle de Bréguières, à ce stade des études, nous avons un positionnement qui est au cœur de Sophia. Nous pouvons dire, en tout cas, sur le tracé du TCSP Antibes-Sophia.

Nous avons assez peu d'impact sur le parc de la Valmasque. Un peu, en phase travaux, puisque nous avons là une tranchée, mais elle sera recouverte en phase ultérieure. Nous avons les impacts sur Biot dont nous avons parlé.

Enfin, la dernière variante est la variante d'implantation dans le vallon des Bouillides, au pied du Garbejaire, dans le secteur du stade et du parc. C'est une gare un peu plus profonde que celle de Fugueiret. Cette fois-ci, nous sommes probablement à 25 mètres de profondeur, alors que nous sommes plutôt à 15 mètres au Fugueiret. Elle repart en tunnel jusqu'à franchir la vallée de la Brague par un viaduc de 200 mètres environ et une émergence totale qui fait environ 300 mètres.

De la même façon, le linéaire total de ligne sur le territoire biotois est un peu plus faible, et l'émergence est d'environ 300 mètres, dont 200 mètres de viaduc.

Nous avons ici le tracé du tunnel en coupe, avec de nouveau l'implantation de la gare, le franchissement de la Brague en viaduc et le passage, ici, sous la zone qui est construite de Garbejaire.

De la même façon que pour la variante précédente, nous avons fait l'exercice d'identification des zones qui seraient en visibilité de la zone émergente. Cela concerne principalement les Tamarins et cette zone, en limite des Soullières. Au total, nous avons un plus grand nombre de maisons concernées par l'indirect, mais nous n'avons aucune maison détruite directement par ces travaux.

Sur cette variante, au total, nous avons un positionnement qui est très central dans Sophia, plus proche de la zone bâtie de Garbejaire, entre Garbejaire et les Lucioles. Au niveau de la desserte en transports collectifs, nous avons des possibilités finalement assez similaires à celles de Fugueiret, probablement, bien qu'il faille réfléchir un peu différemment les aménagements du TCSP. Il a été aussi discuté des déplacements de gares routières.

Nous n'avons pas étudié la variante au même niveau de détail que les précédentes, puisqu'elle est apparue, comme je l'ai dit, dans le cadre de la concertation avec les élus, il y a quelques mois. Nous n'avons donc pas chiffré au même niveau de détail, mais elle serait probablement un peu plus chère que la variante de Fugueiret.

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

Merci. Donc, rapidement, la suite. Le dispositif de concertation a débuté début octobre, le 4, pour le territoire qui vous concerne. Il verra une réunion de synthèse le 19 décembre. Elle permettra de faire le point sur l'ensemble des avis qui auront été donnés et collectés pendant cette phase de concertation.

Vous avez eu des permanences en mairie qui permettaient de rencontrer le maître d'ouvrage dans des conditions un peu plus bilatérales que dans des grandes réunions comme celle-là, où c'est moins facile d'évoquer des sujets particuliers.

Evidemment, cette concertation a fait l'objet d'annonces presse, qui continuent. Il y a des affichages sur les lieux publics et nous avons un site internet qui regroupe l'ensemble des informations, des comptes rendus de réunion, des présentations qui sont faites, en général assez rapidement. Les *verbatim* arriveront une quinzaine de jours après la réunion.

Le principe, c'est de pouvoir vous exprimer, de pouvoir faire des choix, de pouvoir donner votre avis. Vous avez la possibilité de le faire sur le site, mais vous pouvez aussi le faire sur des registres qui sont mis à votre disposition dans les salles de réunion ou en mairie. Vous avez aussi la possibilité de répondre sur des cartes T

qui sont tractées, notamment dans les gares. Je crois qu'il y a un tractage dans quelques jours. Voilà pour le système de concertation.

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

Bien, merci pour cette présentation.

Nous allons maintenant passer à une phase d'échanges, de questions ou de réponses que vous allez solliciter. Quelques éléments sur la manière dont nous avons prévu que cela se déroule.

Tout d'abord, du respect pour les différents intervenants. Il se peut que toutes les expressions des participants à cette réunion ne soient pas convergentes. Vous avez un point de vue, exprimez-le, argumentez-le. Respectez un temps relativement court, de manière à ce que le plus de personnes possibles qui le souhaitent puissent s'exprimer ce soir.

Respectez également les interventions et les intervenants de SNCF Réseau qui sont là pour vous apporter des éclairages et des informations, voire des éléments de réponse aux questions que vous formulerez.

S'il y a des portables qui sonnent, essayez de les mettre sur vibreur. Si vous avez des urgences, vous pouvez prendre les appels en dehors et revenir. Cela évitera de trop perturber la salle et les participants.

Je vous l'ai dit, les échanges sont enregistrés. Dans le cadre d'une concertation officielle, il y a du formalisme. Un *verbatim* sera réalisé et sera mis en ligne, comme l'indiquait Jean-Michel CHERRIER. Nous avons donc besoin, un, d'entendre qui vous êtes et deux, d'entendre distinctement ce que vous allez dire. Nous allons donc vous faire passer un micro dans la salle. Si, au début de la séance, vingt personnes lèvent le doigt, je ne peux pas donner le micro à vingt personnes en même temps. Nous prendrons donc le temps. Des personnes vont commencer par s'exprimer, et d'autres personnes le feront plus tard.

Madame le Maire l'a rappelé, nous ne savons pas qui vous êtes, tous. Nous proposons d'abord de permettre aux Biotois de s'exprimer, nous sommes dans une réunion publique locale. Respectez donc cette règle, s'il vous plaît. Ensuite, attendez que l'on vous ait donné le micro pour parler.

Je vois que deux personnes ont commencé. Monsieur, nous allons vous donner la parole. Nous allons récupérer un des micros. Une consigne, c'est de mettre le micro sous votre menton. Vous serez ainsi bien entendu. Et présentez-vous au début de votre intervention.



## ECHANGES AVEC LA SALLE

### **Jean-Philippe ROS, Les Inondés Biotois Sacrifiés En Colère (LIBSEC)**

J'ai deux petites questions et des remarques.

Lorsque vous nous avez vendu le projet de troisième voie SNCF en bordure du littoral, vous nous avez vendu un projet complet, qui devait augmenter de manière très, très importante le nombre de trafics. Ce projet a été partiellement abandonné. Il faudrait nous expliquer pourquoi il ne va que d'Antibes jusqu'à Cagnes-sur-Mer. Pourquoi ce projet a-t-il été abandonné, alors que c'est contraire à la concertation qui a eu lieu à l'époque et au projet présenté ?

Cela veut dire en gros qu'aujourd'hui, vous nous présentez un nouveau projet, qui est ce qu'il est, avec plusieurs variantes. Sur les variantes, vous ne nous avez pas dit quelle était la variante préférée par la SNCF. Vous nous présentez des cartographies qui sont illisibles pour l'ensemble des gens qui sont dans la salle. Quand on présente un projet à, en gros, 5 milliards d'euros – en plus, vous êtes précis, parce que vous dites en page 227 qu'il y a moins de dix maisons qui sont impactées. Cela veut dire que vous avez un tracé qui est très précis pour vous. Pourquoi, comme nous l'avons déjà demandé à la dernière concertation, ne présentez-vous pas une carte plus claire, plus lisible, pour que les gens puissent comprendre et se positionner ?

*Applaudissements.*

Deuxième question, vous nous parlez de TGV. Il faudrait quand même dire aux gens que dans le futur projet, les TGV ne pourront pas rouler à grande vitesse, puisque je crois que la limite de vitesse maximale dans les tunnels est de 150 kilomètres par heure. Tout dépendra, bien sûr, du projet choisi, de la déclivité et des pentes. Il faudrait enlever de votre présentation le terme « TGV », puisqu'en gros, cela peut prêter à confusion. Les gens vont croire que ce seront des trains à grande vitesse qui vont passer, alors que cela ne sera pas le cas, puisqu'ils rouleront à vitesse très modérée.

*Applaudissements.*

La deuxième chose, vous parlez d'un impact, suivant les projets, qui va de 50 à 150 maisons. Vous nous dites que c'est un impact visuel et sonore. Je ne sais pas si vous avez fait une étude d'impact, mais j'ai des difficultés à croire que, lorsque vous allez passer en viaduc sur la Brague, l'impact sonore, au regard de la population biotoise, ne sera que de 50 à 150 maisons.

*Applaudissements.*

Je pense donc que vous faussez le débat et que vous voulez nous faire croire que c'est un projet magnifique, mirobolant, qui va coûter 5 milliards d'euros, presque 2 milliards d'euros estimés au début, alors que, par exemple, sur les inondations, pour quelques millions d'euros, on laisse 450 maisons biotoises en zone rouge dangereuse.

*Applaudissements.*

Nous connaissons tous les dettes du Gouvernement français, des milliers de milliards d'euros. Malheureusement, cela ne fera qu'aggraver.



Monsieur le garant, ce serait bien que, lorsque vous intervenez, lorsque vous faites des concertations, que nous puissions avoir des cartes qui soient compréhensibles par la population et visibles. Nous notons donc une volonté de masquer des informations.

Merci, à bientôt.

*Applaudissements.*

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

Avec Nicolas GUYOT, nous allons répondre à plusieurs interrogations que vous avez portées. Vous avez commencé par la troisième voie. Effectivement, ce projet de troisième voie ne se fera pas. Le projet de troisième voie a été fait partiellement. Les conditions de réalisation de la poursuite du projet ont été mises en comparaison avec les apports de la Ligne Nouvelle. Nous allons vous le montrer, Nicolas GUYOT va le détailler. Dans les conditions actuelles, et compte tenu du coût de la prolongation de cette troisième voie, la décision a été prise de poursuivre sur le projet de Ligne Nouvelle.

Nicolas GUYOT va l'expliquer. Je reprendrai un peu le micro après pour parler des variantes et des autres questions que vous avez posées.

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

Il serait peut-être utile de revenir, comme c'est affiché, sur l'historique de la troisième voie, dont les études ont commencé en 2000 sous l'impulsion du Conseil régional. Les études préliminaires ont été menées jusqu'en 2002-2003. L'objectif était de doubler la fréquence des TER sur la côte. En 2002, le résultat de ces études préliminaires a été qu'une troisième voie permettrait d'atteindre cet objectif mais que, compte tenu du coût, le projet devait être phasé et commencer par la section entre Antibes et Cagnes-sur-Mer. L'enquête publique et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui a suivi ont néanmoins, en 2003, porté sur l'ensemble du projet. D'ailleurs, cette DUP a été prorogée en 2013.

Suite à cette enquête publique, les études diverses et les travaux ont été menés. Ils ont abouti en 2013 pour la construction et la mise en service de cette troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer.

Nous avons ici le récapitulatif des objectifs de service. Le service qui prévalait avant 2000, c'était *grosso modo* 3 TER. L'objectif, c'était de passer à 5 et de doubler le nombre de TER omnibus, en passant de 2 à 4. Ce qu'il s'est passé, en fait, dans l'historique, c'est qu'un événement n'était pas prévu dans les années 2000, la mise en place du cadencement en 2009. Il a permis d'améliorer les services, comme vous le voyez. C'est entre la deuxième et la troisième ligne. Ensuite, la mise en place de la troisième voie a permis un autre petit seuil. Aujourd'hui, nous sommes donc, comme l'a dit tout à l'heure Jean-Michel CHERRIER, avec un service qui est de presque 4 TER entre Cannes et Nice. En fait, 3 jusqu'à Antibes et 4 entre Antibes et Nice.

Aujourd'hui, nous ne sommes pas si loin de l'objectif initial et la prolongation de la troisième voie jusqu'à Nice, sur la deuxième phase qui avait été envisagée au départ, apporterait un gain de 1 TER supplémentaire, alors que les objectifs de la LN sont bien supérieurs, car nous avons l'objectif de service de passer à 8 TER par heure.

Nous avons eu une évaluation de cette seconde phase, qui est d'environ 500 millions d'euros avec, également, une durée de travaux relativement importante sur le réseau existant. Cet ensemble de paramètres – un projet qui

coûte relativement cher, qui est assez impactant sur les circulations existantes et qui est loin d'apporter le service que la LN devrait apporter – a fait que l'arbitrage a été de ne pas poursuivre ce projet.

Néanmoins, ce n'est pas pour cela qu'il ne se passera rien sur le réseau. Il y a un certain nombre de projets, sur lesquels nous pourrions revenir, qui font que nous ne serons pas inactifs. C'est un collectif, avec tous les gens qui sont en responsabilité sur le domaine du ferroviaire et des transports, et il y a un certain nombre d'aménagements qui sont également prévus d'ici 2030.

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

Merci.

Juste quelques précisions. Ces planches que nous présentons seront disponibles sur le site. Pour ceux qui prennent des informations, elles seront en totalité mises sur le site après la réunion.

Vous avez parlé de variantes préférées. Les variantes préférées de la SNCF sont présentées dans le dossier. Il s'agit du Livret 4. Dans le Livret 4, les variantes de la SNCF, qui sont les deux variantes qui ont été proposées à l'origine, sont les deux variantes préférentielles du maître d'ouvrage.

**Jean-Philippe ROS, Les Inondés Biotois Sacrifiés En Colère (LIBSEC)**

Ne pouvez-vous pas l'afficher ?

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

Elles sont affichées.

**Jean-Philippe ROS, Les Inondés Biotois Sacrifiés En Colère (LIBSEC)**

Non, mais afficher la carte.

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

La carte va vous être affichée. En tout cas, à votre question « *Quelles sont les variantes préférentielles de la SNCF ?* », je vous réponds « *les variantes préférentielles sont dans le Livret 4* ». Ce sont celles qui sont travaillées dans le cadre de la gouvernance depuis l'origine. Elles permettaient au maître d'ouvrage de présenter plusieurs variantes à la concertation, pour créer le débat et pour qu'il y ait une concertation. Il y a effectivement la demande, dans les études, que le maître d'ouvrage propose aux territoires plusieurs variantes. Là, en l'occurrence, il y en a deux, la variante 1 et la variante 2.

Le processus de concertation qui a été entamé au mois d'avril est un processus de concertation qui a été réalisé en trois phases. Vous trouvez ces éléments de phase décrits dans le Livret 0 du dossier « Support de la Concertation » que vous devez avoir. Cette concertation prévoyait une première partie d'information publique, qui a été faite à travers des diffusions dans les journaux, et la mise en place d'ateliers, avec le milieu associatif et les milieux socio-économiques, sur l'environnement et la saturation ferroviaire.

La deuxième phase, évoquée par Madame le Maire, était de rencontrer les élus à partir du mois d'avril pour présenter les différents tracés. Cela a été fait, d'une part, avec une réunion en Préfecture, sous l'égide du Préfet, avec l'ensemble des élus concernés. Ensuite, des réunions bilatérales avec les élus qui le souhaitaient.

### **De la salle**

Ce n'était pas la question, Monsieur !

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

Je réponds à la question. Avec les élus qui souhaitent les éléments de retour. Puis une réunion de synthèse. Dans cette concertation, des élus ont souhaité apporter des éléments de discussion ou, en tout cas, de projets qu'ils souhaitent voir venir à la concertation. L'ensemble de ces projets qui ont été discutés sur le territoire et qui ont été proposés par les élus sont consignés dans le Livret 5 et sont mis à la concertation publique ouvertement.

Les propositions du maître d'ouvrage sont dans le Livret 4. Les propositions issues des propositions et des demandes des élus pendant la phase de concertation sont dans le Livret 5.

### **De la salle**

Pour être synthétique et précis, il suffit de présenter et de dire : « *SNCF préfère le projet 1, le projet 2 ou le projet 2bis* ».

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

Sur les cartes, effectivement, nous avons une logique d'itération sur les études qui fait que nous sommes aujourd'hui dans des choix généraux de tracés. Ces études, je vous l'ai dit, font partie d'optimisations par la suite, et nous préciserons les tracés.

Il y a, là encore, un long chemin de travail avant que nous définissions les tracés précisément. Nous sommes dans des zones où nous avons, aujourd'hui, un certain nombre de capacités à présenter ces zones-là, mais nous sommes loin d'être au mètre près et à la maison près sur ces tracés. C'est pour cela que nous avons des zones d'impact un peu plus générales. Elles sont discutables, c'est ce qui est présenté ici, devant vous.

Concernant l'appellation « TGV », la ligne classique concentre tous les trafics. Il y a des trains à grande vitesse qui circulent dessus à vitesse normale. Ce sera aussi le cas de la Ligne Nouvelle, mais la Ligne Nouvelle est une ligne qui aura des performances de vitesse un peu plus rapides et qui peut permettre de faire passer ce que nous appelons les « trains aptes à la grande vitesse », dont les TGV, à des vitesses assez rapides. Cela permettra aussi à des équipements TER de fonctionner plus vite, de circuler assez rapidement sur des liaisons directes.

Nicolas GUYOT va vous donner deux ou trois précisions sur les référentiels de vitesse.

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

En France, nous considérons que les lignes à grande vitesse commencent à 230 kilomètres/heure. En l'occurrence, la ligne qui est tracée ici est à 220 kilomètres/heure. Elle est donc à la limite du référentiel des

lignes classiques et des lignes à grande vitesse. Comme le dit Jean-Michel CHERRIER, elle sera apte à recevoir du matériel TER ou du matériel type TGV, trains aptes à la grande vitesse, en tout cas.

**De la salle**

Pouvons-nous parler, s'il vous plaît ?

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

Attendez. Monsieur a posé un certain nombre de questions. Il y a des éléments de réponse à l'ensemble des questions qu'il a formulées. Nous passerons le micro ensuite.

*Réactions dans la salle.*

S'il vous plaît, je ne pense pas que vous fassiez gagner du temps !

**De la salle**

Excusez-moi. Vous voulez que nous mettions une minute à parler, mais vous mettez vingt minutes à nous embrouiller, à nous « foutre » dans la semoule !

*Applaudissements.*

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

Honnêtement, ce qui se passe là ne facilite pas les prises de parole successives.

**De la salle**

Ce que nous voulons, c'est l'impact sur les habitations des résidents. Tout votre « baratin » sur le technique, nous « n'en avons rien à branler ».

*Applaudissements.*

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

Je vous demande d'être respectueux.

**De la salle**

Vous ne nous respectez pas. C'est votre problème. La démocratie, comme vous dites, il n'y en a pas ! Il faut que nous vous écoutions, alors que vous ne nous écoutez pas ! Vous refusez !

*Réactions dans la salle.*

**De la salle**

Pourquoi deux gares si proches ? C'est du jamais vu en France. Pourquoi cette logique urbaine ?

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

Nous vous vous avons proposé des règles. Si vous ne parlez pas dans le micro, ce n'est pas enregistré. Nous ne pourrons pas garder la conservation des échanges. Vous prenez donc vos responsabilités.

*Réactions dans la salle.*

Je vous propose de laisser Monsieur CHERRIER finir de répondre aux questions de Monsieur. Nous passerons ensuite la parole à d'autres personnes qui la demandent.

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

Nous passons la parole, puisqu'ils ne veulent pas.

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

Nous n'attendons pas les réponses. Nous passons la parole. Monsieur avait sollicité la parole tout à l'heure.

**Julien HUGOL, habitant des Soullières**

Je rejoins ce qu'a dit la personne d'avant : il n'y a pas cinquante maisons sur les Soullières.

Je vais essayer de faire en une minute trente un *feedback* et une question, si vous le permettez.

Je n'aime pas le train. Avant que vous me disiez que je n'aime pas le train, je trouve que c'est une technologie dinosaure du passé, avec une empreinte énorme sur l'environnement. Nous avons trois kilogrammes de papier glacé, nous nous demandons où est l'écologie dans ce que vous nous présentez aujourd'hui.

*Applaudissements.*

Encore une fois, mais les concertations en face à face avec les habitants de 14 à 17 heures les jours ouvrés, excusez-moi, je n'ai pas pu venir, je travaille.

*Applaudissements.*

Mon *feedback* sur votre projet : Vous nous vendez deux TER par heure. Est-ce que vous pensez sérieusement que les gens vont arrêter de prendre leur voiture pour aller de Nice à Sophia en devant attendre leur train une demi-heure ?

*Applaudissements.*

Nous avons un bus, qui s'appelle le 230. Vous ne devez pas connaître, parce que vous êtes juge et partie. La SNCF ne fait pas les bus. Le 230, c'est le Nice-Sophia express. Il y en a un toutes les dix minutes. Il est à 1 euro. Il est génial, double niveau, climatisation, tout neuf. Nous pourrions peut-être en augmenter la fréquence. Il y aurait moins d'empreinte écologique, et Sophia serait désenclavée.

C'est le *feedback*.

*Applaudissements.*

Merci. Je n'attends pas de réponse. Je ne pense pas que vous ayez des réponses sur la ligne de bus. Si vous en avez, tant mieux.

Maintenant, vous nous vendez des études qui ne sont pas finalisées, et vous vous réfugiez derrière un tracé souterrain, avec au maximum cent mètres en apparent, seulement cinquante maisons impactées. Cela fait beaucoup de gens quand même. Les études ne sont pas finies. Quelles garanties avons-nous que ce sera réellement en souterrain ?

*Applaudissements.*

Nous n'avons aucune garantie. Venez avec des études finies !

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

Nous allons laisser Monsieur CHERRIER répondre, si vous en êtes d'accord. Ou alors, vous posez toutes les questions et il n'y a pas de réponse.

*Réactions dans la salle.*

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

Sur l'empreinte écologique, je pense, Monsieur, que vous êtes au courant que le train, par rapport aux autres moyens de transport, est un de ceux qui a l'empreinte écologique la plus faible. Je réponds rapidement. C'est une réalité, et je vous engage à regarder les éléments.

Quatre trains par heure, il ne s'agit pas de 2 TER par heure pour la desserte de Sophia-Antipolis, mais de 4 trains par heure. Nous avons une desserte de 4 trains par heure. Ce sera permis par le principe de pouvoir utiliser les trains qui passeront pour la desserte locale.

*Réactions dans la salle.*

Nous sommes à un horizon de réalisation où la libération des transports ferroviaires sera réalisée et où les conditions de transport et de ticket ne seront plus les mêmes. C'est donc effectivement un projet d'avenir. A cette époque-là, il y aura 4 trains par heure qui s'arrêteront à Sophia-Antipolis.

La SNCF fait aussi des bus. Elle est aussi intéressée par les bus. Elle en fait un peu partout en France. C'est complémentaire, cela ne se substitue pas. C'est un système de mobilité sur le territoire qui est constitué à la fois de bus et de trains pour emporter un maximum de personnes.

Les études finalisées, c'est exactement le principe de la concertation aujourd'hui, c'est de pouvoir faire des choix avant que nous ayons avancé sur des études totalement finalisées. A l'inverse, si nous arrivions avec des études finies et finalisées, vous seriez probablement les premiers à dire que c'est inacceptable, puisque nous ne vous aurions pas interrogés avant. Nous sommes dans le cadre d'une concertation, avec des choix possibles, avec des études qui restent à finaliser. C'est posé sur la table, c'est prévu en discussion. Cela vous est montré. C'est cela, l'intérêt de la concertation, et vous vous exprimez là-dessus.

**Julien HUGOL, habitant des Soullières**

Et les réunions de 14 à 17 heures en jour ouvrés ?

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

Monsieur, il y a eu plus de vingt réunions publiques, à partir de 18 heures. Il y a effectivement des permanences qui ont été faites pour les gens. Si vous souhaitez avoir une information particulière en dehors de ces horaires, nous pourrions le traiter.

*Réactions de la salle.*

**Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)**

Excusez-moi, je voudrais revenir sur les règles. Parlez au micro, sinon vous n'aurez pas la trace de ce que vous avez dit. Je voulais proposer une règle complémentaire pour l'expression, parce que vous êtes très nombreux à

vouloir vous expliquer. Plus vous serez brefs dans vos questions, plus je demande à SNCF d'être bref dans ses réponses. L'idéal serait que nous arrivions à quelque chose d'équilibré, des questions courtes et des réponses courtes.

### **De la salle**

Et la garantie sur les tunnels ?

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

Les tracés présentés correspondent exactement aux choix des différents fuseaux qui ont été présentés lors de la concertation en 2011 puis, après, qui ont été présentés au public en 2013 et qui ont fait l'objet de décisions ministérielles. Les conditions de passage en surface et en souterrain ont été présentées et les tracés que nous vous présentons respectent scrupuleusement ces conditions-là.

Vous avez vu les coupes territoriales, les coupes de niveau qui sont présentées. Les conditions de passage en souterrain ou les conditions de passage en surface ne font pas partie de choix qui correspondraient à des volontés – je ne sais pas – de préférence de l'un ou l'autre. Ils correspondent aux territoires et aux impacts que nous avons entre la position d'une gare, à un point donné, et la position d'une gare à un point arrivée.

Il n'y a pas de fantaisie dans cette affaire, c'est la géologie la coupe du territoire qui conditionnent ces passages en souterrain.

### **Eric WYNBERG**

Je vais faire plaisir à Monsieur le garant, parce que ce n'est pas une question que j'ai à poser. Vous allez donc pouvoir faire l'économie d'une réponse.

En fait, je suis un peu naïf ou candide. Je suis rentré dans cette salle pour que vous me convainchiez d'un projet intéressant. J'étais prêt à acheter ce projet, à être convaincu. Pour autant, je vous attendais sur trois points importants qui ont été soulevés, d'ailleurs, par Madame le Maire, avant, sans concertation avec elle.

C'est, un, le bon usage de l'argent public, deux, l'innocuité de ce projet sur l'environnement et, trois, l'utilité réelle pour les besoins des usagers. Sur ces trois points, vous êtes restés secs.

Sur le bon usage de l'argent public, je ne pense pas que les gens ici se rendent compte – moi, j'ai du mal, par exemple – de ce que représente un coût exprimé en milliards d'euros. C'est énorme, astronomique. Est-ce que c'est vraiment le bon choix ?

Sur l'innocuité de ce projet sur l'environnement, je parle de l'environnement biotique – attention, « biotique », cela ne veut pas dire « biotois » – ce sont les espèces vivantes, animales et végétales. Or il y a flore et faune qui apparaissent en tout petit dans une diapositive. Qu'en est-il de l'écosystème ? Qu'en est-il de la biodiversité ?

Sur tout cela, je suis resté sur ma faim.

Sur l'usage pour les usagers, quelle est la proportion d'usagers qui vont vraiment voir leurs transports améliorés ? Cela n'a pas été dit. Y a-t-il des alternatives qui auraient été pensées intelligemment ? L'histoire du bus a été soulevée tout à l'heure, mais je suis sûr qu'il y en a d'autres.

En fait, je me retrouve dans une situation assez comique. Je suis rentré ici pour avoir quelqu'un qui me convainc, et voilà que vous me donnez des arguments qui m'amènent exactement à l'opposé. Maintenant, je n'y



crois plus, à ce projet. Je vais sortir de cette salle avec une vision négative, alors que j'étais rentré, vraiment candide, pour en avoir une vision positive.

*Applaudissements.*

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

Je vous ferai remarquer que les questions ne m'ont pas été posées. Vous venez de les poser, et je vais donc y répondre.

Sur le bon usage de l'argent public, vous l'avez vu, j'en ai fait l'historique, ce projet a été décidé en 2005. Ce projet est aujourd'hui soutenu et demandé par l'ensemble des collectivités qui soutiennent le projet. Je le répète, il s'agit de l'Autorité...

*Réactions dans la salle.*

Soit je fais les réponses, et nous en discutons...

Aujourd'hui, c'est totalement incontestable. Les présentations qui vous ont été faites et les déclarations de la Région vont dans ce sens-là. L'Autorité Organisatrice des Transports (AOT), qui est la Région, soutient totalement le projet, et elle le finance. Elle finance les études. Les trois départements le soutiennent et le financent, les collectivités et les communautés d'agglomération aussi. Le périmètre d'acceptation politique est assez général. Certaines agglomérations ou certaines collectivités ne le soutiennent pas, mais une grande majorité le soutient.

Sur l'environnement, les études ont été faites, et nous ne les présentons pas sur ces *slides*, car nous souhaitons être rapides pour essayer d'apporter tous les éléments.

Sur le site, vous avez toutes les fiches secteur, qui ont été placées dans le cadre des groupes géographiques. Dans la gestion des enjeux environnementaux, vous retrouvez les enjeux flore et faune, tout comme les autres enjeux que vous pouvez voir sur les cartes qui sont présentées. Nous sommes prêts à répondre. Nous avons fait des ateliers, mais nous pouvons en refaire si vous le souhaitez.

Sur l'usage, nous allons montrer des zones de chalandise mais, aujourd'hui, ce sont 46 millions de personnes qui sont transportées par le système ferroviaire. Le doublement de la fréquence, c'est un emport d'à peu près 90 millions de personnes sur le système ferroviaire dans les trente ans qui arrivent.

Le doublement des TER, c'est une progression de plus de 4 % de l'exploitation des TER par an par la Région. Ce n'est pas un projet qui a été décidé par la SNCF. C'est un projet qui a été décidé par les cofinanceurs et par l'AOT, qui a défini le cadre global de la desserte sur le territoire en précisant que, pour l'avenir du territoire – il y a une délibération de la Région qui est de 2010 et qui a entièrement été reprise par le Président actuel qui correspond à une volonté d'avoir 8 trains par heure sur toutes les grandes agglomérations, 4 trains par heure pour les villes importantes et jusqu'à 2 trains par heure sur toutes les villes secondaires du réseau ferroviaire. L'infrastructure qui est présentée correspond à cette volonté.

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

A propos des zones de chalandise, de l'attractivité ou de l'usage de la gare, à qui elle est censée profiter, je vous propose quelques éléments de compréhension du projet dans son ensemble. Les deux premières *slides* que vous



allez voir décrivent les secteurs qui se trouvent à moins de quinze minutes d'une gare importante TER-TGV en situation de référence, c'est-à-dire sans le projet, puis avec le projet.

Sans le projet, puis avec le projet, ici, nous voyons que la zone d'extension de ces secteurs qui se trouvent à moins de quinze minutes d'une gare importante s'étend, du fait de la gare de Nice Aéroport d'un côté et de la gare Ouest Alpes-Maritimes de l'autre.

*Réactions dans la salle.*

Nous avons donc plus d'emplois et plus de population qui sont à proximité immédiate d'une gare TER-TGV. Nous parlons évidemment de temps routiers.

L'autre façon de voir la chose est d'essayer de décrire la clientèle de la gare : qui sont les gens qui viennent à la gare, pour quel trajet, d'où ils viennent.

**De la salle**

Une réponse courte ! Ce n'était même pas une question.

**De la salle**

Le BHNS n'a même pas été pris en compte. L'étude doit être refaite.

**De la salle**

Nous allons tous partir. Vous parlez, vous parlez, mais les gens ne parlent pas ! Il n'y a que vous qui parlez !

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

Des questions sont posées, nous y répondons.

*Réactions dans la salle.*

Écoutez, je suis désolé. Nous allons nous parler clairement. Une question nous a été posée en disant : « *Vous avez été secs* ». Les questions ont été posées, je vous réponds. Nous vous apportons des éléments, et vous dites que cela ne va pas.

Une autre question, s'il vous plaît.

**De la salle**

Dépêchez-vous, vous faites exprès de traîner !

**De la salle**

Il va falloir organiser d'autres réunions, Monsieur le garant, pour répondre à toutes les questions.

**Laurence DESPORTES-JENNINGS, collectif Basta Ligne Nouvelle Biot**

Bonsoir. De 4 trains TER par agglomération et par heure, vous passez à 8 trains. A Sophia, nous aurons une gare, et toute la commune biotoise ne s'en servira pas. Par contre, Antibes bénéficiera des TER, puisque nous allons capter, finalement, la LGV.

Sur l'impact environnemental, je me pose quand même des questions. Nous sommes dans une région très inondable. Vous allez creuser à dix mètres, vingt mètres, trente mètres, cent mètres sous terre, dans le lit de la Brague, mettre des semelles, des ridelles, pour tenir toutes ces infrastructures, capter la perméabilité du sol. Qu'advient-il pour le bas de la commune de Biot, et pour nos glissements de terrain ? Moi, je demande à voir. Je ne sais pas.

Sur cette commune, il y a quand même 80 % des gens qui sont touchés par des pluies et des inondations sévères. Donc, personnellement, je suis contre le projet. Je pense que toute la commune de Biot est contre le projet, sachant que tous ces trains, ces TER, personne ne va les utiliser sur les zones impactées.

*Applaudissements.*

Je voudrais bien avoir la diapositive que Madame le Maire a demandée, qu'elle soit affichée à l'écran, qu'elle soit montrée, que ce soit transparent pour les Biotois, puisque c'est une concertation publique, que nous puissions avoir accès aux éléments.

Concernant la concertation publique aussi, je demande l'aval de la Cour des comptes pour savoir comment notre argent public est disposé en Préfecture et savoir comment le Préfet va positionner sa responsabilité face aux dégâts ultérieurs et à la mise en danger des biens et des personnes.

*Applaudissements.*

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

Il y a plusieurs diapositives. Laquelle souhaitez-vous ?

#### **Laurence DESPORTES-JENNINGS, collectif Basta Ligne Nouvelle Biot**

Il y a très peu de choses, ne vous inquiétez pas. Philippe, regarde une seconde, s'il te plaît. Pour répondre, vous me connaissez, Laurence DESPORTES-JENNINGS, je suis au quartier Saint-Julien à Roquefort. Je suis la Vice-présidente du collectif Basta Ligne Nouvelle Biot.

*Applaudissements.*

Vous pouvez aller sur notre page Facebook, Basta Ligne Nouvelle Biot.

A force d'entendre un discours nous disant que cela va être formidable pour les gens qui travaillent à Sophia, nous avons obtenu des informations. Ici, vous avez une étude du Sophia Club entreprises. Si vous voulez bien passer à la *slide* suivante, ici, nous avons un nombre de salariés qui travaillent dans les différents secteurs sur Sophia-Antipolis. C'est pour vous montrer que c'est très épars, c'est très diffus.

Une fois arrivés à cette fameuse gare Ouest Alpes-Maritimes, qui n'est pas mentionnée, d'ailleurs, dans la commission Mobilité 21 – je vous le ferais remarquer – il faut aussi les amener dans les entreprises, les gens. Et c'est extrêmement diffus.

Si vous voulez bien passer à la *slide* suivante. Donc, le Club des entreprises a montré certaines entreprises qui sont géolocalisées, et les grandes écoles, également. C'est vrai que, pour l'affichage, c'est formidable d'avoir une gare TGV. Mais en pratique, cela ne va pas du tout aider les gens. Cela va même amener des gens qui vont prendre le TGV et cela fera plus de voitures dans le secteur.

*Applaudissements.*

Si vous voulez bien passer à la *slide* suivante, parce que je ne vais pas vous faire l'affront de rester trop longtemps, ici, il est montré d'où viennent les gens qui travaillent à Sophia et qui étudient à Sophia.

J'ai obtenu en effet cette *slide* par le GIR Maralpin, mais c'est une communication auprès du conseil de développement de la CASA. Madame le Maire est représentée là. Ce sont des documents officiels.

Donc, quand vous nous dites que les gens vont prendre le TGV pour aller travailler à Sophia, oui, en effet, il y a des Niçois. Vous le voyez, là, 1 527. Mais la plupart des gens sont sur Antibes, sont autour. Ils sont dispersés tout autour. Nous vous disons donc que, puisque la Commission Mobilité 21 affirme qu'il faut absolument résoudre le problème des déplacements quotidiens, ceci n'est pas la réponse à la question.

*Applaudissements.*

Si vous voulez bien passer à la *slide* suivante, merci bien. Là, c'étaient les étudiants. C'est bien, nous pensons aux jeunes, nous ne sommes pas « rétro ». Nous voulons simplement que Sophia soit moderne, des réponses à des questions actuelles avec des moyens modernes de déplacement.

Si vous voulez bien passer à la *slide* suivante, là encore, nous avons une dispersion. Nous voyons vraiment à quel point c'est diffus. Nous avons un problème bien particulier. Le TGV ne va donc pas du tout répondre à cela du tout. Cela, c'est la première partie du problème.

Pensons au sophicâble, pensons aux bus à haut niveau de service, pensons aux voitures électriques, au télétravail, au covoiturage. Il y a des tas et des tas de solutions. Cette réponse ancienne de TGV n'est pas du tout ce que nous voulons.

Il y aura un TER. D'abord, il y aura des TGV. Il y en aura même qui ne s'arrêteront pas, puisque finalement, cette gare est un alibi pour pouvoir faire un TGV.

*Applaudissements.*

Vous nous parlez des 35 %, mais c'est pour les TGV, et encore, ce n'est pas facile. Mais un TER, 35 %, cela ne le fait pas du tout. Cela pose de très gros problèmes.

Nous nous sommes fait aider par la FNAUT, par FARE Sud, par les Amis du Rail Azuréen, par le GIR Maralpin. Nous n'étions pas des spécialistes et nous nous sommes fait conseiller. C'est pour cela que nous nous permettons de vous dire tout cela.

Si vous voulez bien passer à la dernière, le goulot d'étranglement Saint-Philippe.

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

C'est un autre document, il arrive.

### **Laurence DESPORTES-JENNINGS, collectif Basta Ligne Nouvelle Biot**

Après, je laisserai les habitants parler. Deux documents ont été téléchargés. J'ai deux clés USB, si vous voulez. Nous pourrions résoudre le problème. Je suis arrivée préparée.

Voilà. Cette photo a été prise à la veille du débat public. Quand vous allez, par exemple, sur le site du GIR Maralpin, si vous allez sur le site des gens qui s'y connaissent en chemin de fer, il vous est montré qu'après Saint-Augustin, pour aller à Nice Ville, il n'y a que deux voies ferrées. Que s'est-il passé ? De part et d'autre,

c'est la voie rapide qui a été agrandie. Le terrain qu'avait la SNCF pour ajouter d'autres voies a été vendu. Si vous voulez bien descendre un peu, que nous voyions le texte, voilà.

Que se passe-t-il ? C'est à l'entrée ouest de Nice. Les possibilités d'avoir plusieurs voies ont été sacrifiées pour pouvoir faire passer la voie rapide.

Quand vous nous dites « *nous allons aller plus vite, nous allons avoir plus de TER* », ce que vous nous faites avec le système de boucle, nous allons quand même nous retrouver coincés à l'entrée, à Saint-Augustin, avec toujours deux voies. Vous nous mettez des voies à quai pour avoir plus de trains, mais ces trains-là vont attendre. Ils vont attendre de pouvoir passer. C'est cela, le progrès, avoir des trains qui attendent, des voyageurs qui prennent un TGV et qui doivent ensuite attendre d'avoir un créneau pour arriver.

Quand vous nous dites que cela ne marche pas, c'est vrai, que cela ne marche pas. Mais il y a des travaux à faire. Quand vous nous dites qu'il y a 1,5 milliard d'euros pour améliorer, vous avez des voies en plus, mais vous ne créez pas les voies qui sont nécessaires.

Nous demandons que l'argent qui a déjà été investi soit utile. Il faut prolonger cette voie littorale et il faut résoudre les problèmes, en particulier ceux du goulot d'étranglement. Merci bien, et adhérez à Basta.

*Applaudissements.*

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

Sur la troisième voie littorale, je vous ai répondu clairement. Nous avons présenté les données, donc je n'ai rien à ajouter. Sur le TGV, encore une fois, je le répète, c'est une ligne classique qui fait passer des trains qui sont aptes à la grande vitesse et qui dessert – c'est le cas de la Priorité 1 – uniquement la partie régionale, c'est-à-dire que ce sont quatre trains qui s'arrêtent dans chaque sens à Sophia-Antipolis. Il n'y a aucun TGV qui passe à Sophia-Antipolis dans le schéma de desserte sans s'arrêter à la gare.

Sur la gestion de Nice Aéroport-Nice Ville, ce schéma est débattu depuis longtemps. Nous avons aujourd'hui toutes les études qui permettent de considérer que nous faisons passer les trafics. L'ensemble du schéma ferroviaire fonctionne sur ces deux voies. Nous avons déjà fait de longues études sur ce sujet-là.

Sur la desserte de Sophia, puisque vous avez présenté des éléments, je vais laisser Nicolas GUYOT en parler.

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

Nous partageons évidemment les éléments que vous avez montrés sur la dispersion des gens qui travaillent à Sophia ou qui étudient à Sophia. Nous en avons aussi connaissance, et nous ne le nions pas.

D'ailleurs, sur les *slides* que vous avez montrées, il y a quand même une interrogation, car il y a 35 000 emplois à Sophia et, lorsque nous faisons le compte, je n'ai pas l'impression qu'il y ait 35 000 personnes recensées. C'est peut-être partiel.

Néanmoins, nous partageons le constat. Nous le partageons, Jean-Michel CHERRIER et moi-même l'avons dit. De toute façon, l'ensemble des acteurs qui travaillent sur les transports à Sophia savent qu'il y a un sujet de desserte de Sophia, donc un sujet de développement, notamment des transports collectifs pour amener les gens à Sophia. C'est aussi ce qui a amené à faire le BHNS et ce qui a amené aux réflexions sur le transport par câble, etc.

Ce que nous disons, c'est que la gare peut être un point où nous amenons les gens et, de toute façon, la problématique va se poser pour Sophia d'amener les gens à leur point final. Faire passer ces différents systèmes par la gare permettra aussi de les diffuser autour de la gare.

Si nous prenons l'exemple de la ligne 230 qui a été citée tout à l'heure, c'est vrai que c'est une ligne qui marche bien. C'est une ligne qui relie deux pôles dont nous avons vu tout à l'heure sur vos cartes que Nice est l'un des endroits où nous avons quand même une partie des gens qui viennent travailler à Sophia. Cette ligne fonctionne bien, mais elle met plus de 30 minutes (45 minutes ou plus) lorsque l'on vient du centre-ville en heures de pointe, et cela ne risque pas de s'améliorer beaucoup. Elle a été aménagée, le Conseil départemental a mis des bus à deux étages, etc., mais la multiplication de la fréquence a des limites en capacité, d'une part.

D'autre part, il faut comparer au temps de parcours entre Nice et Sophia en train, qui est de huit minutes. Même si nous avons une rupture de charge derrière, nous pouvons imaginer que nous avons quand même une pertinence à utiliser le fer sur, typiquement, cette mission-là.

### **Guy ANASTILE, Conseiller municipal, ville de Biot**

Je vous ai écouté, vous avez présenté un beau projet, les gens se sont exprimés avec véracité. Vous essayez de nous dire que vous allez doubler les TER (de 4 à 8). Mais vous oubliez de nous dire, Monsieur CHERRIER, que c'est uniquement le tronçon qui va de Nice à Cannes. Vous allez doubler cette voie en TER, je veux bien. Pour desservir quoi ? Nous vous avons apporté la preuve que, Sophia-Antipolis, ce n'était pas efficace pour les ouvriers.

Deuxièmement, Madame vous a fait la démonstration que, quand les trains vont arriver à Nice, ils vont s'arrêter pour attendre que les autres passent. Je ne vois pas comment des trains peuvent se doubler sur la ligne existante. Vous l'avez très bien dit, vous avez fait un tronçon entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, et j'y étais, lorsque vous avez posé la première pierre. Cela s'est passé à l'hippodrome. Nous croyions que cela allait résoudre tous les problèmes, mais cela n'a rien résolu du tout, parce que vous avez 7 kilomètres où un train peut circuler mais, quand il arrive à Cagnes-sur-Mer, il faut qu'il prenne l'ancienne voie. Lorsqu'il arrive à Antibes, c'est pareil. Là, vous nous vendez la même chose.

Deuxièmement, pour la commune de Biot, c'est catastrophique. Premièrement, à Biot, il y a eu plusieurs sinistres. Vous avez les plans de prévention des risques incendie, les plans de prévention des risques inondation, des risques sismiques, et maintenant, vous avez un parc Natura 2000. Lorsque vous nous dites que vous allez passer en souterrain ou en aérien, je plains les gens qui auront le train qui passe en aérien à côté de chez eux.

Vous avez parlé d'environ 150 maisons qui seraient impactées. Je dis « non ». Ce sera tout Biot, parce que si le train passe en aérien, le bruit, tout le monde l'entendra. Il n'y aura pas que les maisons à côté. Ce sera tout le monde.

*Applaudissements.*

Nous n'avons rien contre la SNCF. Il m'arrive de prendre le train, mais lorsque nous parlons de temps et de TGV, si vous le faites passer, s'il va à Sophia-Antipolis et Cannes, il ne passera plus à Antibes. Ils ne seront plus desservis. Déjà, pour prendre le train, il faudrait qu'il y ait des parkings, parce qu'il n'y en a pas.

J'ai assisté à beaucoup de réunions, Monsieur CHERRIER, parce que je voulais apprendre. Vous vous exprimez bien. Je voulais savoir, et comme Monsieur, je voulais être convaincu du bienfait de cette voie. Malheureusement, je vois que vous avez un discours lorsque vous êtes à Villeneuve-Loubet, et je ne répéterai pas ce que Monsieur le Député-Maire a dit, lorsque vous êtes à Valbonne, et je ne répéterai pas ce que le Sénateur-Maire de Valbonne a dit. Ils disent : « *Même pas en rêve* ». Je dis « *même pas en sommeil* », Monsieur, parce que cela n'apportera rien et parce que ce sera un gâchis pour la commune de Biot, à tous points de vue, écologique et tout. Nous ne pourrions donc pas accepter votre projet, tel que vous le présentez.

*Applaudissements.*

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

J'entends vos éléments. Nous apportons nos pièces. Pour autant, sur la dernière partie de votre intervention, je vous invite à regarder les *verbatim* des déclarations qui ont été faites par les responsables politiques de Valbonne. Vous y verrez que la volonté de desserte de Sophia y a été clairement exprimée.

*Réactions dans la salle.*

J'étais à cette réunion-là, heureusement, et c'est consigné dans le *verbatim*.

Pour l'utilisation de la ligne, il y a effectivement des logiques qui correspondent, d'une part, à des aménagements que nous ferons sur la ligne classique. Sur la ligne classique, il y aura des quatrièmes voies à quai qui seront créées dans les gares de Cannes, Cagnes-sur-Mer et Antibes.

Le fait de faire passer des services plus rapides par la Ligne Nouvelle permet de séquencer un peu mieux les trains sur la ligne classique. C'est pour cela que nous parvenons à doubler, parce que les trains ont à peu près la même fréquence.

**De la salle**

Sur la nouvelle ligne, sur les 17 kilomètres, pas sur la totalité.

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

L'objectif de la Priorité 1 est d'améliorer la desserte ferroviaire sur cette zone-là. C'est ce qu'il va se passer.

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

Il y a une dame qui demande aussi la parole depuis longtemps.

**Michèle MURATORE, Conseillère municipale, ville d'Antibes**

Je suis aux Soullières, et je suis à moitié à Antibes. Je suis Conseillère municipale à Antibes. Quand vous dites que vous avez consulté les élus, ne dites pas « *j'ai consulté les élus* », dites que vous avez consulté les maires. Je suis élue de l'opposition, et jamais on n'est venu me consulter. Je représente quand même, même en tant qu'élue de l'opposition, un certain nombre d'usagers de la SNCF et d'Antibois. C'est un premier point.

Le deuxième point, vous dites que tous les maires – je précise bien « les maires » et pas « les élus » – ont dit qu'ils étaient d'accord sur un projet. Il y a une nuance à faire. Ils sont d'accord sur un projet, qui était d'ailleurs

la troisième voie, et vous avez décidé que c'était fini. Mais quand nous entendons – et je reprends ce que disait Guy ANASTILE tout à l'heure – que ce soit Monsieur LUCA ou que ce soit Monsieur LEONETTI, ils ne sont pas d'accord sur ce projet-là. Quand nous regardons Valbonne, il n'est pas d'accord non plus sur ce projet-là. Il faut effectivement une troisième voie, il faut désengorger Sophia, mais votre projet, tel qu'il est présenté aujourd'hui, ne répond à aucune de ces problématiques.

Merci.

*Applaudissements.*

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

Vous avez raison sur la précision. Nous avons effectivement rencontré les maires, et pas tous les élus. C'est logique que nous rencontrions les élus qui sont, malgré tout, aussi les maires.

Certains Maires ont choisi de faire des restitutions en conseil municipal. Je ne vois pas ce qu'il y a à dire à tout cela. Il n'y a pas de problème.

*Réactions dans la salle.*

Tous les éléments de présentation ont été parfaitement clairs.

**Sophie DESCHAINRES, Conseillère municipale, ville de Biot, Conseillère départementale**

Je suis sur le canton Biot-Antibes. Je rejoins un peu Madame MURATORE sur le fait que tous les élus du coin n'ont pas été concertés. Je suis élue de l'opposition sur Biot, donc je n'étais pas dans les élus qui ont pu voir le projet. J'ai demandé, j'ai pris un rendez-vous avec votre équipe pour pouvoir voir le projet. Nous avons beau être élus, nous ne sommes pas concertés.

Donc, je viens en tant que Biotoise, parce que je me sens concernée et, aujourd'hui, c'est un projet qui va abîmer Biot. Même si, peut-être, il y aurait un intérêt à avoir une Ligne Nouvelle sur Sophia pour accueillir les personnes qui travaillent sur Sophia, pour Biot, ce n'est pas possible, c'est intolérable. On ne peut pas faire subir à la population et au quartier des Soullières cette fracture.

Je pense que le nombre de maisons impactées n'est pas le bon. Refaites un peu les calculs, regardez un peu plus précisément les parcelles. Et même, sur un certain tracé, condamner dix maisons, c'est déjà trop. Derrière, pour l'impact environnemental, c'est trop. Un viaduc sur la Brague et sur le parc naturel de la Brague, c'est intolérable.

Après, une question. Entre Nice et Cannes, il y a quand même des villes, avec des gens qui travaillent sur Sophia. Pour ces gens-là, qui sont le plus grand nombre, que faisons-nous ? Ils ne sont pas concernés par cette Ligne Nouvelle. Où va-t-il falloir qu'ils aillent ? A Cannes ou à Nice ? Est-ce que vous avez prévu assez de parkings sur Sophia, aussi ? Parce que, là, il va falloir des parkings-relais. Ce sont encore des voitures. Merci.

*Applaudissements*

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

Dans tous les cas, la mise en place d'une gare s'accompagne de mesures de gestion des parkings et de l'ensemble de l'environnement. La question des gares et de l'efficacité des gares est liée au travail que nous



faisons avec le territoire. Les gares que nous allons positionner et qui seront issues de la concertation vont demander un travail avec les collectivités pour améliorer les conditions de transport. Nicolas GUYOT l'a évoqué tout à l'heure, il y a des logiques de relier les gares avec des bus, avec l'ensemble des moyens. Il y a des connexions avec les modes doux. C'est évidemment un travail qui se fait avec la collectivité, en concertation pour l'efficacité.

Le traitement du nombre de voitures fait partie du recalibrage des gares. Nous prévoyons des parkings pour cela dans les mesures constructives. Je ne laisse pas Roland LEGRAND en parler parce que, du coup, cela va prendre beaucoup de temps, mais je réponds. C'est clairement pris en compte. Après, cela fait partie des évaluations que nous faisons.

Sur la concertation publique, encore une fois, le choix qui a été fait, c'est de rencontrer les élus pour présenter le dossier qui a été présenté en concertation publique. Ce qui prévaut pour la Commission nationale du débat public – ce n'est pas offensant, ce que je vais dire, et ce n'est pas de la provocation – c'est le public, c'est-à-dire les gens qui sont dans cette salle, qui sont concernés par la concertation.

Ce que le maître d'ouvrage a souhaité faire, c'est rencontrer les premiers magistrats de chaque commune pour leur présenter les tracés et leur dire : « *Voilà ce qui va se passer sur la commune* ». Nous avons d'ailleurs consigné dans le Livret 5 les demandes qui avaient été faites, de manière à ce que l'ensemble du Directoire puisse avoir toutes les informations. C'était donc un choix de concertation, qui a été approuvé par le système de gouvernance du projet et les collectivités, de rencontrer, effectivement, les Maires, et ensuite de pouvoir faire cette concertation publique dans les conditions que vous connaissez.

### **Madame DEBORDE, les Amis de la Faune**

Notre association a reçu, pour ses actions sur le terrain, les remerciements du Muséum National d'Histoire Naturelle.

Je voudrais répondre à Monsieur. Il est impossible, en effet, de compenser le désastre écologique que sera la destruction de notre biotope, parce qu'il est devenu unique. Le problème de fond de cette ligne est national, c'est-à-dire qu'il nous dépasse. Il n'y a plus, grâce au mitage occasionné par les zones qui sont devenues urbaines sur Cagnes-sur-Mer et sur Saint-Laurent-du-Var, il n'y a plus de zone de moyen pays naturel qui permette aux espèces de vivre réellement. C'est ainsi.

*Applaudissements.*

Nous ne pourrions pas le compenser. Nous l'avons déposé en Préfecture dans cette fourbe, dans cette désastreuse consultation qui a été faite en Préfecture, dont personne ici n'est au courant. Elle a été livrée le jour de la rentrée, pour 14 jours. Nous avons été obligés de déposer la veille, le temps d'être au courant. C'est lamentable ! C'est ainsi que, maintenant, la démocratie se veut ! Je suis outrée, Monsieur. Il y a dix ans, cela ne se faisait pas comme cela. Nous nous retrouvons à déposer, quelquefois par internet, quelquefois uniquement par lettre, pour protéger quelquefois les îles d'Hyères. C'est ahurissant ! C'est un déni de démocratie, qui doit être noté.

Comment les personnes qui sont là ne sont-elles pas au courant qu'il y avait en Préfecture une consultation publique, qui visait à déclasser toutes vos zones pour construire le Fugueiret ? Pourquoi ces deux gares à 25 kilomètres de distance, alors que jamais, en zone semi-rurale, il n'y a eu deux gares TGV envisagées au



niveau national ? Nulle part sur le territoire. C'est inenvisageable. Pourquoi deux gares, répondez-moi, alors que nous avons une zone semi-rurale ? Vous visez à nous rendre, dans cette logique urbaine, simplement une zone urbaine, une zone mitée par toutes ces personnes qui viendront à l'extérieur. Nous avons le BHNS, qui va venir nous amener les travailleurs d'Antibes, qui sont quatre fois plus nombreux que les travailleurs de Nice. Quatre fois plus nombreux !

Nous n'avons pas besoin de ce TGV pour Sophia-Antipolis. C'est clair et net.

*Applaudissements.*

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

La concertation de 2011, qui a été conduite sur tout le territoire avait, à l'initiative du maître d'ouvrage, présenté une gare à Mouans-Sartoux. C'est la concertation publique qui a orienté vers le besoin de desserte de Sophia-Antipolis, ce n'est pas le maître d'ouvrage.

Je vous invite à regarder les documents de la concertation de 2011, le bilan de la concertation publique, dans des séances, des réunions comme celle-là. Le maître d'ouvrage a été commandité par le Comité de pilotage pour étudier les conditions de réalisation d'une gare de desserte de Sophia-Antipolis, demandée par la concertation, Madame.

**Philippe LOISEAU, habitant de Biot**

Je suis Biotois depuis 25 ans. Je ne suis pas Président d'association, je ne suis pas élu, je ne suis membre d'aucun conseil municipal. J'ai juste une question. Sur le titre, j'ai vu qu'il y avait marqué « Concertation ». Dans quelles conditions faut-il que nous soyons ? Vous me répondez simplement par « oui » ou par « non ». Si la majorité des Biotois dit « non », ce projet se fera-t-il, oui ou non ?

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

Si la majorité des Biotois sont contre le projet, cette majorité sera confrontée à la majorité régionale.

*Réactions dans la salle.*

**De la salle**

Cette majorité régionale, c'est qui ? Rien n'a été fait il y a quarante ans. Maintenant, il n'y a que des habitations, il reste quelques zones, et vous vous en préoccupez.

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

Vous ne demandez pas la parole, vous la prenez.

**De la salle**

C'est un déni de démocratie. Vous êtes tous juge et partie. En 2011, il a été décidé des choses. Qui a décidé ? Ce n'est pas nous ! Qui de la Région, j'aimerais bien savoir, et pour quel intérêt ? Il n'y a pas de démocratie là-dedans !

Vous tous, vous êtes restés calmes, mais si demain, il y en a qui vous mettent deux « baffes », vous l'aurez mérité. Parce que là, ce n'est pas de la démocratie ! Surtout, regardez bien l'écran d'à côté !

**Gilles DARRAS, agent immobilier à Biot**

Vous parlez de quelques maisons impactées. En réalité, j'ai calculé, il y en a à peu près 450, et peut-être même plus.

*Applaudissements.*

Les plans sur lesquels vous travaillez, que nous avons là, ne sont pas à jour. Saint-Philippe n'est pas marqué. Il n'y a que la moitié de Saint-Philippe qui est marquée. Il y a des lotissements qui se sont faits, comme le lotissement Castaldi et qui ne sont pas marqués. C'est sûr, vous trouvez quelques maisons, mais il y en a au moins 450.

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

Nous confronterons vos données. Nous les prendrons et nous ferons le calcul ensemble.

*Réactions dans la salle.*

**Christian WATERKEYN, habitant de Sophia-Antipolis**

Je travaille et j'habite à Sophia-Antipolis. Je voudrais ouvrir un nouveau registre de questions. Au cas où cette ligne se fasse, justement, j'aimerais donner des avis sur ce qui existe. La gare du Fugueiret est relativement en surface. A cause de cela, j'ai compris que cela impliquait un passage en aérien de la Brague. Pourquoi ne pas enterrer profondément la gare de Fugueiret, suffisamment pour passer en souterrain ? Comme cela, il n'y aura plus d'impact environnemental, en tout cas, pas sur le sonore et le visuel. Merci.

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

C'est tout simplement une question de réalisation d'une gare très profonde. Ce n'est absolument pas acceptable sur une utilisation trop profonde, avec des coûts qui ne sont pas en cohérence.

*Réactions dans la salle.*

Ce n'est pas gratuit. Le maître d'ouvrage a une obligation de respect de ce que vous avez évoqué tout à l'heure sur le budget. Nous essayons de faire le projet comme cela.

**De la salle**

Que mettez-vous en avant ? Le coût ou la satisfaction des gens ?

**De la salle**

Je serai très brève. Je suis toujours pour la sécurité, et Madame a évoqué les inondations. Ma question est toute simple. J'imagine que les études géologiques ont été faites. Si elles ont été faites, pourquoi ne les présentez-vous pas ? C'est la première chose que je voudrais voir, les études géologiques et hydrologiques aussi, de tout

l'environnement, etc. C'est la première chose à montrer, et je ne l'ai pas vue. Je voudrais savoir si je pouvais les trouver sur le site.

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

Absolument, vous pouvez les trouver dans les ateliers géographiques, sur les documents « Fiches secteurs » et « Atlas des enjeux environnementaux ».

**Francine BEGOU-PIERINI, Associations de Défense des Sites de l'Environnement de la Côte d'Azur**

J'occupe le micro, après avoir levé le doigt assez longtemps. Je suis l'ancienne Présidente, pendant près de quinze ans, de l'ASEB.

Je voudrais expliquer que, pour la gare des Bréguières, le trajet passe dans le lit principal de la Valmasque. Ce lit, pendant les inondations de 2015, est passé à 30 mètres de largeur et, par endroits, jusqu'à 5 mètres de hauteur.

Dans ce même lit, de l'année 2000 à 2011, le débit a triplé. C'est monstrueux. C'est d'autant plus grave que les inondations de 2015 ne sont rien par rapport à ce qui va arriver. Cela va être monstrueux, parce l'on continue à construire sur Sophia des gares, des lignes, des viaducs, etc., sans compter des problèmes des inondations et de l'absorption du sol pour les ruissellements. Premier point.

Deuxième point, il y a l'environnement et les espèces protégées. Je suis très au courant que Monsieur le Préfet de Région a pris un arrêté autorisant les études sur les espèces protégées. Monsieur le Préfet de Région l'ignore peut-être, mais la France a signé des conventions avec l'Europe qui sont au-dessus des lois françaises au sujet de ces espèces protégées. Il y a des lois internationales, comme la Convention de Berne, la Convention de Bonn et la Convention de Washington. Elles sont toutes signées par la France et, si vous touchez à ces espèces protégées, vous me trouverez en travers du chemin.

*Applaudissements.*

Nous avons gagné cinq procédures contre Veolia, ou la Compagnie Générale des Eaux, à l'époque, et même gagné en Cour de cassation.

*Applaudissements.*

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

L'ensemble des études du maître d'ouvrage s'inscrivent dans les protections que vous évoquez.

*Réactions dans la salle.*

Je réponds. Le dossier de construction du projet, quand nous aurons choisi les tracés et quand nous aurons réalisé les études qui sont des états initiaux et les études d'impact, est soumis à l'approbation par le Gouvernement et l'Autorité environnementale.

Tous les dossiers de construction de lignes nouvelles sont soumis à deux instances nationales, qui sont l'Autorité environnementale – vous le savez – qui donne un avis sur les études qui ont été faites et sur le respect des réglementations des applications que vous connaissez, y compris européennes, c'est la législation. Et nous avons la même chose pour le Commissariat Général aux Investissements sur les coûts de projet.

Les études que nous produisons dans le cadre de ce projet sont soumises aux approbations de l'Autorité environnementale et du Gouvernement, de façon générale, avant de pouvoir présenter le dossier à l'enquête d'utilité publique.

### **De la salle**

Et pour les bassins versants ? Sur les lits dans lesquels passent les lignes, que ce soit la Bouillide ou la Valmasque, sur cette question-là uniquement, vous n'avez pas répondu.

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

Je complète. Nous avons passé tout à l'heure la coupe de la variante Bréguières, dont le tracé s'inscrit en effet dans la vallée de la Valmasque. Nous avons indiqué les hauteurs de viaduc. Vous avez pu voir qu'ils sont à 10, 13, 15 ou 22 mètres.

Outre cela, comme le laissait entendre Jean-Michel CHERRIER, les études hydrauliques ont évidemment la contrainte de ne pas aggraver le risque inondation. C'est une obligation. Nous savons que la transparence hydraulique est un sujet majeur. Ce n'est pas impossible techniquement.

Encore une fois, les études ont, de toute façon, cette contrainte. Le contrôle se fera en continu, au niveau de l'Autorité environnementale au final, mais avant cela avec les services de l'Etat. Nous travaillons avec la DDTM et nous travaillons avec les gestionnaires de bassin. Le sujet technique est donc maîtrisé aujourd'hui.

*Réactions dans la salle.*

### **De la salle**

J'ai assisté à toutes les réunions depuis un an et demi. A chaque fois, vous avez un message vidéo de Monsieur CIOTTI et de Monsieur ESTROSI disant combien ce projet est fantastique. Ce que je vous propose, c'est l'interview de Monsieur ESTROSI qui date du 9 octobre qui est dans *Le Monde*. Comme nous avons très peu de temps et comme vous avez encore plein de questions, je vais être très brève. En fait, il est très mécontent du partenariat Région-SNCF : « *Christian ESTROSI menace dans le même mouvement d'affaiblir le train dans sa région, malgré le projet en cours de discussion de création d'une ligne nouvelle en PACA pour désengorger le réseau actuel. Pour Monsieur ESTROSI, 'le train n'est pas toujours le plus adapté, des offres alternatives sont à l'étude', indique-t-il, citant les cars régionaux – Monsieur les a cités, c'est le fameux express – et les bus à haut niveau de service* ».

Cet embrigadement que nous subissons à chaque réunion, nous disant qu'il faut s'écraser devant l'autorité du pouvoir régional... Ils ont évolué, parce que ce projet est ancien et, comme ce sont des gens qui vivent d'une certaine façon avec leur époque, ils ont bien vu que, déjà, il y avait une opposition locale, et que cela ne correspondait plus aux besoins.

*Applaudissements.*

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

Je vais juste faire un commentaire sur ce que vous venez d'évoquer. Les interviews que vous citez sont liées au service ferroviaire, c'est-à-dire aux enjeux de service de mobilité, et pas à l'infrastructure. C'est tout à fait différent.

La gestion des TER est en contrat avec la Région, et la Région a le droit de ne pas être satisfaite des services ferroviaires. C'est de cela que l'on parlait. Je vous invite à regarder la délibération du Conseil régional de la semaine dernière, qui précise son intérêt pour le projet.

Et puis, en l'occurrence, les conditions de réalisation et de position du maître d'ouvrage sont respectueuses du processus de gouvernance du projet. Nous avons une instance de gouvernance qui est le Comité de pilotage, présidé par le Préfet de Région, auquel assiste la Région, les Présidents de départements et les Présidents de métropoles. Toutes les décisions qui sont prises dans cette instance de gouvernance sont appliquées par le maître d'ouvrage. Il y a un respect total de la demande de travail qui est faite par les collectivités.

**De la salle**

Je voudrais revenir sur votre brillante déclaration concernant la troisième voie. Vous avez déclaré que des choses qui avaient été déclarées d'utilité publique en 2003 se sont trouvées obsolètes en 2013, et aujourd'hui, vous êtes en train de nous dire que ce projet magnifique ne sera pas obsolète en 2050.

*Applaudissements.*

Il y a pas mal de choses que vous avez oublié de nous dire dans la présentation. C'est que, pour notre tronçon, le démarrage des travaux est prévu pour 2022, mais que la totalité de cette magnifique organisation, c'est pour 2050. C'est le premier point.

Deuxième point, ce projet est ancien, et nous voyons la résurgence de la LGV PACA. Je me pose la question de savoir comment il a été possible aux Varois de faire redescendre la LGV sur Toulon et comment il vous a été techniquement possible de créer une voie sur la voie existante. Pourquoi, ici, d'un coup, ce n'est pas possible. Vous nous dites que la voie est ancienne mais, que je sache, la voie est aussi ancienne à Toulon. Sur cela, je ne suis pas spécialiste. Vous allez sûrement me répondre.

Je souhaiterais également que SNCF Réseau arrête d'assortir la concertation d'une publicité que j'estime mensongère. Il vous a été démontré par toutes les personnes qui ont pris la parole sur ce point que ce projet n'est pas un projet qui va améliorer la circulation au quotidien dans les Alpes-Maritimes, et au niveau de Sophia-Antipolis en particulier.

Vous voulez que nous choissions quelque chose. Je pense que nous vous l'avons dit ici, nous voulons une troisième voie fonctionnelle techniquement et du point de vue de la gestion. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas, il y a de gros soucis de gestion. Les trains n'arrivent pas à l'heure parce qu'il y a des problèmes de gestion centralisée à Marseille. Il y a tout un tas de problèmes que vous connaissez. Et nous voulons un service en râteau de bus en site propre, comme cela va exister pour aller d'Antibes jusqu'à Sophia. Après, il y a tout le bassin de La Gaude, Vence, etc. Nous avons besoin d'une circulation en râteau, et pas du tout d'un TGV pour gagner, illusoirement, une heure (et, dans la réalité, nous l'avons vu, dix minutes).

*Applaudissements.*

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

Permettez-moi à mon tour de faire quelques petites rectifications. Etant donné qu'il s'agit effectivement d'un projet de doublement des TER sur la Priorité 1, c'est-à-dire la désaturation de Marseille et de Nice, ce n'est pas 2050, puisque le projet sera réalisé en 2030.

La Priorité 1, qui est le projet que nous présentons aujourd'hui à la concertation, vise strictement la désaturation de Marseille et de Nice et le doublement des TER. La Priorité 2 sera réalisée après 2030. Elle permettra d'avoir des gains de temps. C'est très clair.

Sur la création de voie nouvelle sur Toulon, j'aurais besoin d'avoir des précisions, parce qu'il n'y a pas de création de troisième voie entre Aubagne et Toulon. Il y a eu la création d'une troisième voie entre Marseille et Aubagne, et le projet créera une quatrième voie sur Marseille.

Sur l'expression de la troisième voie, j'ai déjà répondu.

**Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot**

Dans les autres présentations, vous nous mettiez des diapositives avec tout l'ensemble du projet jusqu'à 2050. Si les gens pensent qu'ils vont pouvoir aller de Nice à Marseille, cela ne sera pas avant 2050, si cela se fait. Je pense qu'il aurait été d'une honnêteté intellectuelle de nous montrer toutes les dates.

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

Je vous ai montré les *slides*, et je peux les représenter. Ils sont très clairs sur 2030 à 2050. Ce n'est pas 2050, nous n'en savons rien. C'est 2030 et 2050. Je suis désolé.

**Marie-Flore BOYARD, habitante de Biot**

Bonsoir. Je suis bientôt propriétaire sur une nouvelle résidence qui est en train de prendre forme, une des 36 villas qui, bien sûr, n'apparaissent pas sur le plan des Soullières.

Juste une petite chose. On a demandé du respect. J'ai été profondément choquée, et c'est pour cela que j'ai pris la parole tout à l'heure, quand Monsieur a oublié que son micro était allumé et qu'il a traité tout le monde en disant : « *Qu'est-ce qu'ils sont cons !* » J'ai été profondément choquée. En parlant de respect, il faut aussi que vous appreniez ce qu'est le respect.

**De la salle**

Il faudra le retranscrire !

*Applaudissements.*

**Marie-Flore BOYARD**

Dernière chose, en parlant de concertation, il faudra découvrir des choses sur la communication. A défaut d'échange véritable, j'avais émis un mail le 16 juillet, et j'ai eu une réponse de votre site le 26 octobre pour m'inviter à la réunion de Nice du 4 octobre. Merci.

*Applaudissements.*

**De la salle, une habitante de Biot**

Bonsoir. C'est juste une petite remarque. Je suis Biotoise, et j'ai pris le TGV en venant de Toulon il y a deux jours, et le TGV était vide. Je vais souvent à Paris en TGV et, à partir de Marseille ou d'Aix-en-Provence, jusqu'à Nice, c'est vide. Vraiment, le TGV est vide. Sur la question de nécessité de TGV, je ne vois pas tout à fait.

*Applaudissements.*

Juste une deuxième petite remarque. Je ne parle que de mon expérience personnelle. J'habite à Biot, et j'ai voulu aller à Nice par le TER. D'habitude, j'y vais en voiture, mais je n'avais pas ma voiture. Je voulais y aller en TER il y a quelques semaines. Entre 12 et 14 heures, il n'y avait pas de TER. Il y avait, je ne sais pas, des choses sur la voie, il n'y avait pas de TER. J'ai voulu monter dans un TGV à Antibes, il y a eu cinq contrôleurs sur le quai qui m'ont empêchée de monter dans le TGV. Nous étions 15 personnes sur le quai, impossible de monter dans le TGV pour aller à Nice. Nous étions là : « *Mais qu'est-ce que c'est, qu'est-ce que c'est ?* »

J'ai dit : « *Je vais faire une réclamation, ce n'est pas possible, on nous empêche d'aller à Nice, il n'y a pas de TER avant 14 heures ou 14 heures 30. Il devait être 12 heures 30 ou 13 heures* ». La dame de la SNCF a dit : « *De toute façon, nous n'avons aucune intention de rajouter des TER ou des trains entre 12 et 14 heures sur cette ligne. Ce n'est même pas la peine de vouloir y penser* ». J'ai été très choquée par cette remarque que l'on m'a faite. J'essaie donc de comprendre la sincérité de la SNCF. Pourquoi n'améliore-t-elle pas cette ligne de bord de mer pour qu'elle soit un peu plus fonctionnelle avant de penser à faire une boucle ? Nous l'avons bien compris, je crois que tout le monde est d'accord ici pour dire que cela ne va pas améliorer le trafic local. Cela va peut-être faire plaisir à Monsieur ESTROSI, d'avoir une gare à l'aéroport.

*Applaudissements.*

En dehors de cela, je ne vois pas vraiment ce que c'est.

*Applaudissements.*

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

Vous évoquez un cas que je ne connais pas, mais je l'entends.

Les services TER, je l'ai déjà évoqué et je vais le révoquer, ne sont pas des services qui sont organisés par la SNCF. Ce sont des services qui sont organisés par l'Autorité Organisatrice des Transports, c'est-à-dire la Région. C'est la Région qui définit la desserte, les gares desservies et le rythme des trains.

Ce qui est l'objet pour nous aujourd'hui, c'est de construire une infrastructure qui permette justement de pouvoir doubler. Puisque vous avez exprimé le fait qu'il n'y avait pas de train entre 12 et 14 heures, les dispositions que nous prenons, c'est justement de permettre d'avoir des fréquences. Après, il faudra que la Région souhaite le faire, mais c'est son intention.

Sur les TGV qui remontent vides et qui arrivent vides, il y en a. Je ne sais pas à quelle heure vous l'avez pris, mais il s'agit des trains qui remontent, qui reviennent, qui font la navette. Ils ont fait un service et ils remontent. Ils prennent donc des passagers, mais ils sont souvent assez vides. Il y en a sur tous les tronçons et sur toutes les lignes.



Il y a une desserte avec une offre qui est faite. Là, encore une fois, il y a beaucoup d'offres. Il y a des TGV qui sont vides mais, ce dont nous parlons, c'est d'un service public. Ce que j'entends, c'est qu'il y a besoin d'y avoir une desserte plus complète. Ce que nous présentons ici, c'est une demande d'amélioration de cette desserte, qui n'est pas très bonne. Pour cela, il faut mettre une infrastructure qui permette de faire cela.

**Fabrice DARTIER, habitant de Sophia-Antipolis**

Je suis à Sophia-Antipolis depuis quinze ans. Je souhaiterais parler des nuisances sonores. Déjà, une première question technique, quand vous parlez de « tranchée couverte ». Sur votre dernière proposition, vous montrez des zones jaunes, où il y aurait un impact sonore et visuel. A quoi ressemble une tranchée couverte ? En quoi y aurait-il une nuisance sonore ?

Concernant ces nuisances sonores, pour les maisons qui seraient touchées et les habitations qui seraient aussi impactées par ces nuisances, est-ce qu'il y aurait des compensations ? Même si je rappelle que je suis absolument contre les trois tracés.

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

Cela n'empêche pas de poser des questions, il n'y a pas de problème.

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

En ce qui concerne les tranchées couvertes, une tranchée couverte, au final, c'est le même effet qu'un tunnel pour l'acoustique. Il n'y a donc pas de raison d'y avoir de l'impact. Ce à quoi vous faites allusion, je pense, ce sont les zones, dans le cas de Bouillides, où nous avons une gare en tranchée et des zones jaunes autour, c'est l'effet de la gare dans son ensemble. Elle va générer un certain nombre de nuisances.

Sur l'acoustique, il n'y a pas de dédommagement à proprement parler. Il y a par contre des règles acoustiques, qui sont en l'occurrence pour une infrastructure neuve, comme c'est le cas, le non-dépassement de seuils qui sont fixés à la fois pour la nuit et pour le jour. Ces seuils de bruit sont mesurés en façade des habitations, à deux mètres des façades. Il y a un certain nombre de contraintes réglementaires.

Le maître d'ouvrage est responsable de l'atteinte de ces objectifs de non-dépassement des seuils. Il y est contraint par les études et, s'il n'y arrive pas, il est contraint par la justice.

**Monsieur GAZET, habitant Biot**

J'aimerais comprendre un peu mieux. Le 19 décembre, vous devez faire une réunion de synthèse. Qu'allez-vous faire jusqu'au 19 décembre ? Que devons-nous attendre le 19 décembre, sachant que, pour vous, ce qui compte, c'est la concertation, la majorité de la concertation au niveau région. Globalement, à Biot, à travers les différentes réunions que vous faites, comment enregistrez-vous cette concertation ?

J'ai été à deux ou trois réunions, comme à Cagnes-sur-Mer et à Mougins. A Mougins, vous ne le dites pas, mais à Cagnes, vous expliquez que vous allez faire un viaduc en Priorité 2 entre Mougins et Mandelieu. Evidemment, à Mougins, le viaduc n'est pas du tout évoqué. Ce serait beaucoup trop grave.



Je voudrais donc comprendre comment cette concertation régionale va être comptabilisée. Vous ne faites pas voter les gens. Comment cela marche-t-il jusqu'au 19 décembre ? Merci.

*Applaudissements.*

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

Sur le sujet de la répartition des concertations sur la Priorité 1 et la Priorité 2, nous avons rencontré, là aussi, les maires, pas les élus, mais les maires, qui sont aussi élus, sur Pégomas et les communes qui sont concernées par les viaducs de passage sur la Siagne. Ce sont des ouvrages qui sont concernés par la Priorité 2. Donc, effectivement, nous ne faisons pas de présentation sur ces sujets-là, puisque ce sont des ouvrages qui seront à réaliser par la suite.

*Applaudissements.*

Les éléments sur lesquels nous concertons sont les éléments qui concernent la Priorité 1. La concertation se déroule comme toutes les concertations. Nous notons et nous prenons en compte l'ensemble des avis qui se sont exprimés. Vous êtes là pour exprimer des avis.

**De la salle**

Levez la main ceux qui sont contre ! On est tous contre ! Levez la main ceux qui sont contre !

*Applaudissements.*

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

Les éléments seront versés au bilan de la concertation. Nous produirons une synthèse de l'expression des territoires, que nous présenterons le 19 décembre. Vous aurez jusqu'au 30 décembre pour pouvoir vous exprimer dans ces conditions-là.

**De la salle**

Levez la main ceux qui sont contre ! On est tous contre !

*Applaudissements.*

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

S'il vous plaît !

**De la salle**

Puisque le vote est visuel, est-ce que quelqu'un peut annoncer que l'ensemble de la salle est contre ? Quelqu'un qui a un micro, peu importe qui.

**De la salle**

Ils ne donnent pas de micro, parce que cela les dérange. Il faut savoir que tous les Biotois et les Valbonnais sont contre. Mais il faut savoir un « truc », c'est qu'il y a quand même deux associations dans le Département qui, pour des raisons politiques, syndicales ou autres, militent pour ce « truc ». C'est « TGV Développement » et

« Les amis du rail azuréen ». Ceux-là, ils sont ici, ils sont ailleurs, et dans toutes les réunions, dans tous les *verbatim*, ils ont systématiquement le micro pour s'exprimer, tandis que moi, je suis en train de « péter » mes cordes vocales.

*Applaudissements.*

**Nicolas RABOIN, habitant de Valbonne**

Je suis très content de la position de Biot, parce que nous avons à peu près la même position. Il y a beaucoup d'autres choses à faire avec 4, 5 ou 6 milliards d'euros.

*Applaudissements.*

Vous avez d'ailleurs été brillants dans la démonstration.

Je vais vous raconter une petite histoire. Le 17 octobre, par hasard, nous avons découvert que nous avons une gare en bas des Bouillides. Vous qui connaissez les Bouillides, c'est très sympathique. Le terrain de football est arraché, un parking de 1 700 places est construit. La gare routière que nous venons juste de payer est transférée. Tout cela à côté de la Brague, qui est très inondable. Vous en avez eu le résultat. Dans une zone humide où il y a quand même pas mal d'animaux. Nous avons deux tortues protégées.

Nous n'étions pas au courant. Nous sommes de simples individus. Nous nous sommes regroupés, et j'ai le plaisir de vous annoncer que, ce soir, nous sommes 1 839 à avoir signé une pétition.

*Applaudissements.*

**De la salle**

Ceux qui sont pour le TGV au Fugueiret, ce sont ceux des Bouillides. Ce sont des hypocrites qui accusent Valbonne d'avoir voulu un projet, alors que c'était juste une supposition que le Maire avait faite pour échapper au TGV !

**De la salle**

Vous êtes en train de sacrifier 4 500 habitants !

**De la salle**

Il n'y a jamais eu de projet. Il a dit une bêtise !

**De la salle**

C'est une bêtise, oui, et une grosse !

**De la salle**

Respectez la démocratie !

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

S'il vous plaît ! Il faut que les gens s'expriment, mais les conditions de prise en compte des avis ne peuvent pas se faire dans le tumulte. Tout le monde s'exprime. Nous avons les questions et les réponses. Laissons Monsieur s'exprimer, et le micro repartira vers d'autres personnes après.

**Un habitant de Valbonne**

Merci. En effet, la ville de Valbonne va se positionner. Je suis Valbonnais, mais je ne suis pas à la Mairie. Il leur a été demandé de se positionner clairement, parce que j'ai l'impression qu'ils se sont fait « empapaouter ».

Nous demandons tout simplement, le premier cercle, les 1 839 qui ont signé la pétition – et encore ce n'est que depuis le 17 octobre, donc sachez que les Valbonnais sont avec vous – que la gare des Bouillides soit rayée comme hypothèse dès le premier tour. Voilà.

*Applaudissements.*

*Réactions dans la salle.*

**De la salle**

S'il vous plaît ! En plus, la gare est près du CIV où 4 000 « gosses » font des études. C'est près de Garbejaire, de Haux-Sartoux, où il y a 6 000 personnes.

**Martine BONNEAU, première adjointe au Maire de Valbonne**

Bonsoir. Vu la passion qui est en train de se déchaîner, je vais essayer de m'exprimer au nom de Monsieur le Sénateur et de Monsieur le Maire de Valbonne.

En effet, nous avons participé à des concertations, que nous avons demandées. Nous sommes aussi membres de la CASA et, donc, comme le rappelait le Maire de Biot, nous avons aussi voté, à l'unanimité, les réserves par rapport au projet de Ligne Nouvelle.

Pourquoi Valbonne, à un moment donné, a-t-elle sorti du chapeau une demande auprès de la SNCF ? Parce que, lorsque nous les avons rencontrés, le projet, c'était Fugueiret. Vous avez vu le tracé Fugueiret, nous sommes bien dans la commune la plus touchée. C'était pour nous tout à fait inacceptable que ce projet bouleverse, intervienne totalement sur un environnement auquel nous sommes tous très attachés. Par solidarité, voire plus, nous avons dit « non ». Nous avons donc demandé à la SNCF de travailler sur une alternative. Cette alternative se déclinait avec un certain nombre de demandes. Beaucoup l'ont exprimé tout à l'heure, c'est très difficile d'arriver à desservir toutes les « boîtes » de Sophia.

**De la salle**

Le Fugueiret est une future zone commerciale. Vous n'avez pas voulu du Fugueiret parce que vous voulez défendre une zone commerciale. Voilà la vérité.

*Applaudissements.*

Vous êtes liée avec les « enfumeurs » de la SNCF qui sont juge et partie.

**Martine BONNEAU, première adjointe au Maire de Valbonne**

Ne liez pas un autre projet, qui est le projet des Clausonnes, au Fugueiret. Vous avez vu le nombre d'ouvrages qui traversent Biot. Je pense que c'est totalement inadmissible pour Biot. Cela abîme aussi fortement la commune de Sophia.

Nous avons donc commandé une alternative, parce que ce que nous constatons sur Valbonne et Sophia, et je pense que vous aussi, c'est que nous sommes asphyxiés par les transports en voiture. Tout à l'heure, j'expliquais que nous devons travailler au sein de la communauté d'agglomération avec des moyens, en effet, alternatifs, qui sont le câble, les véhicules électriques, etc. Il y a le BHNS qui arrive, mais où arrive le BHNS ? Il arrive aux Clausonnes, il arrive à Saint-Philippe. Il n'arrive pas dans tous les coins. Il faut donc travailler là-dessus.

C'est vrai que nous avons demandé à la SNCF de trouver un système alternatif qui arrive à, en effet, permettre aux actifs qui viennent de Nice ou de Cannes, comme nous l'avons vu tout à l'heure sur l'excellent document, de trouver des solutions.

Il nous a été présenté le tracé que vous avez vu. Il n'est pas travaillé. De quelle manière le présentons-nous – je reprendrai vos termes, Messieurs de la SNCF – c'est à côté des habitations de Garbejaire, c'est dans le parc des Bouillides. Cela n'a jamais été notre demande. Est-ce que vous imaginez une commune qui, à un moment donné, veut complètement abîmer cet environnement qui est nos quartiers, que nous privilégions Sartoux et Garbejaire et notamment, le parc de la Bouillide ? Ce n'est absolument pas ce que nous avons demandé.

Donc, c'est vrai, quelqu'un disait : « *Ils se sont fait un peu avoir* ». Oui, nous avons tout à fait l'impression de nous nous être fait avoir, surtout quand nous voyons les propos qui sont tenus lors des réunions. Nous avons fait celle de Garbejaire, où cela a été très vif, mais très intéressant.

**De la salle**

Retirez votre projet !

**Martine BONNEAU, première adjointe au Maire de Valbonne**

Ce n'est pas notre projet. C'est cela aussi, c'est une concertation qui émane de la SNCF.

**De la salle**

Vous marchez dans la combine, ou alors vous êtes très naïfs et vous acceptez qu'ils vous utilisent. Il y a un problème dans votre discours. Valbonne n'est pas claire.

**Martine BONNEAU, première adjointe au Maire de Sophia-Antipolis**

Non, Valbonne est claire. Je conclurai que Valbonne a dit que, maintenant, ces solutions sont inacceptables. Nous avons dit « non ». Voilà.

*Applaudissements.*

Nous sommes contre la Ligne Nouvelle. Simplement, nous avons essayé d'être ouverts à ce problème de déplacements en voiture, pour essayer de trouver des solutions. Je rappelle que nous avons toujours été contre la

ligne TGV, parce que nous savons ce qu'il se passe. La ligne TGV, c'est du parking et c'est uniquement cela. Nous n'avons pas besoin d'une ligne TGV sur notre secteur, il y en a à Nice, il y en a à Cannes. C'est suffisant.

*Réactions dans la salle.*

### **Une habitante de Biot**

Je suis citoyenne de Biot. J'aimerais bien dépasser cette querelle de clochers, parce qu'en fait nous sommes quand même tous concernés. Après, réglez vos problèmes ensemble, les Valbonnais.

Ma question est la suivante. Il me semble avoir compris dès le début de votre exposé que le projet qui était préféré par la SNCF Réseau, c'était la gare des Bréguières, parce que ce serait moins cher et parce que l'impact environnemental était moindre.

Effectivement, après, vous avez exposé les gros impacts sur les autres projets pour, peut-être, mieux nous « faire avaler la pilule » avec la gare des Bréguières.

Je voudrais que vous nous disiez quelle est la longueur des tunnels, et comment un tunnel est creusé, quels sont les dégâts pour le temps des travaux, comment les gravats sont extraits, où ils sont emmenés, ce qu'il se passe pour la population pendant ces années et ces années de travaux.

Je précise que je suis contre tous les projets, y compris celui des Bréguières.

*Applaudissements.*

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

Le Livret 4 présente les propositions du maître d'ouvrage qui ont été travaillées sur deux propositions de gares, deux emplacements de gare pour la desserte de Sophia-Antipolis : une à Mougins, sur les Bréguières, et une au Fugueiret, sur la commune de Valbonne Sophia-Antipolis.

La première position de gare aux Bréguières, dès le démarrage des études, a été travaillée avec la commune de Mougins, qui considérait que le projet pouvait être intéressant. Elle avait mis un certain nombre de conditions à la réalisation de ce projet. Ces conditions n'ont pas été remplies au bout d'une certaine période, et le Maire de Mougins a considéré que, comme les conditions n'étaient pas remplies, il ne soutenait pas la gare des Bréguières.

Dans le même temps, absolument dans le même temps, une gare avait été travaillée au Fugueiret comme deuxième option. Les conditions de travail, au moment où la gare de Bréguières a été refusée, ont fait émerger la présence de la gare de Fugueiret et ont amené un certain nombre de réactions et de travaux avec les collectivités et les élus sur les positions.

Les deux positions de gare qui ont été initialement présentées et soutenues et qui le sont toujours sont les positions de gare de Bréguières et de Fugueiret. C'est la concertation qui pourra apporter les éléments.

La gare des Bouillides, c'est peut-être une proposition qui a été mal faite, mais elle émane concrètement des échanges avec les élus sur le territoire. Il y a eu d'autres échanges qui sont consignés dans le Livre 5 et ils sont soumis à la concertation.

A l'ensemble du territoire de donner son avis sur ces positions-là.

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

En ce qui concerne les travaux, les tunnels et les problématiques d'excavation de matériaux, il y a plusieurs chiffres qui ont été cités tout à l'heure. Aujourd'hui, sur le chantier dont nous parlons, c'est-à-dire principalement les tunnels de cette section de Ligne Nouvelle dans les Alpes-Maritimes, nous sommes autour de 4 ou 5 millions de mètres cubes excavés. C'est évidemment beaucoup. Pour donner de la mesure à ce chiffre, il faut quand même savoir que c'est plus sur certains autres projets. Le projet Bretagne-Pays de Loire, c'est le double, voire le triple de déblais à gérer.

Pour donner un autre ordre de grandeur, le dragage du lit du Var, en une trentaine d'années, c'est dix fois plus. Ce sont des chiffres qui sont en effet importants, mais qui ne sont pas inatteignables. Nous pouvons les gérer.

Les travaux vont durer entre six et sept ans. Il y aura un certain nombre de tunnels à creuser. Ils seront principalement creusés au tunnelier, mais probablement, dans certains cas, également en méthode traditionnelle, c'est-à-dire avec des machines qui creusent. Ils seront en bitube, c'est-à-dire deux tunnels, un par voie.

A ce stade des études, nous n'avons pas encore fixé les zones où nous extrairons ces matériaux. C'est quelque chose qui viendra dans les études à venir, puisque nous aurons fixé la variante et que nous regarderons cela avec plus d'attention.

Evidemment, la proximité des réseaux viaires, par lesquels nous pourrions emmener par voie routière ces déblais sera un critère très important.

*Réactions dans la salle.*

**De la salle**

Quel sera l'impact des travaux sur la faune, la flore et la population ? Pendant sept ans, nous aurons droit aux vibrations, au bruit, et je suppose que toute cette ligne va entraîner évidemment, non seulement des parkings, mais des constructions de routes.

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

Madame, vous ne demandez pas la parole. Du coup, nous ne pouvons pas enregistrer ce que vous dites.

**Une habitante de Biot**

Madame, ils ne vont pas prendre la question. Il faut utiliser le micro. Arrêtez, cela ne sert à rien, ils ne vous enregistrent pas.

Je suis Biotoise, je travaille sur Sophia. La première chose, puisque c'est avec le micro que vous enregistrez, et que beaucoup de personnes se sont exprimées à ce sujet, c'est que je voudrais que vous notiez que les Biotois sont contre la totalité de vos propositions de passage de la ligne SNCF.

*Applaudissements.*

Est-ce que vous pouvez ajouter Valbonne ? Je ne voulais pas me prononcer pour les Valbonnais, mais vous pouvez l'enregistrer également.

La deuxième chose, c'est que vous avez répondu à une question précédemment en disant que, si les Biotois étaient contre, c'est la majorité des Biotois à qui on opposerait la majorité régionale. J'aimerais donc que vous

nous disiez qui est la majorité régionale ? Est-ce que vous pensez aux élus ? Est-ce que vous pensez aux habitants des autres communes ?

La troisième question, c'est que vous avez parlé de Mougins. Vous avez dit que Mougins était contre le projet des Bréguières et que, du coup, vous aviez envisagé un deuxième projet. Visiblement, Mougins a été entendue. Pourquoi n'entendez-vous pas Biot et Valbonne, qui sont contre le projet des Bréguières et les autres projets ?  
Merci.

*Applaudissements.*

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

Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. J'ai dit que le maître d'ouvrage avait travaillé...

*Réactions de la salle.*

S'il vous plaît ! Ce n'est pas ce que j'ai dit, et c'est consigné. J'ai dit que nous avons travaillé sur deux propositions de gare. Très strictement, une aux Bréguières, qui était à l'origine souhaitée par le Maire, et une au Fugueiret, qui faisait partie des deux propositions de gare qui étaient proposées pour mettre à la concertation.

La gare de Bréguières ayant longtemps été soutenue par la commune et travaillée pour l'implanter, le fait même qu'à un moment donné il y ait eu rejet de cette position-là a tout simplement éclairé la deuxième position de gare, qui était aussi travaillée depuis plusieurs mois dans les mêmes conditions. C'est tout simplement la réalité, donc cela permet cet éclairage.

Il y avait deux positions de gare, tout comme nous avons proposé deux propositions de gare à peu près partout, que ce soit à Marseille, ou d'autres propositions d'éléments. Voilà, c'est la logique.

Sur l'expression du territoire, vous avez simplement évoqué le fait que Biot est totalement contre le projet. C'est tout à fait vrai, et c'est tout à fait noté. Je dis simplement que le maître d'ouvrage inscrit, entendra et notera, pour la Commission nationale du débat public et pour la synthèse, l'opposition des Biotois. Mais que l'ensemble du projet, qui est un projet qui n'est pas que sur Biot, va venir se positionner sur l'ensemble des demandes.

Il y a des gens qui souhaiteront une gare à Cannes, des gens qui souhaiteront une gare au Fugueiret. L'expression de cet ensemble-là fera une synthèse, ou pas. Il y a une expression qui est à faire, c'est le principe de la concertation. Nous venons ici pour essayer d'expliquer les sujets et pour que vous puissiez vous exprimer. Vous avez l'aptitude de le faire, de faire des choix, de refuser le projet.

Après, sur les conditions de cette concertation, qui sont strictement des propositions de choix de tracé, le principe de la concertation, c'est de pouvoir s'exprimer sur un des tracés souhaités. S'il y a une volonté qui ne s'exprime sur aucun des tracés, les conditions même peuvent être regardées sur les autres alternatives. Nous travaillons depuis pas mal d'années sur les conditions de passage et les demandes qui ont été faites, mais cela peut être changé ou entendu par la gouvernance. C'est un travail qui se fait sur la prise en compte de la demande, et qui est jugé, à un moment donné, dans le cadre de la gouvernance du projet si nous considérons que le poids de cette demande est suffisant pour modifier les plans d'origine.

**De la salle**

Vous n'avez pas répondu à la concertation régionale.



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

Si. La concertation a lieu aujourd'hui sur l'ensemble du territoire. Elle concerne la Priorité 1. Toute personne, de n'importe quel endroit du territoire, a le droit de s'exprimer sur les choix de tracé. Il n'y a pas que les Biotois ou les Cannois. Cela sert à tout, c'est démocratique. La concertation concerne tout le monde.

Il y a une information qui est donnée à l'ensemble du territoire sur les trois départements, les dossiers sont accessibles à n'importe quelle personne sur le site internet. Toute personne qui souhaite avoir le dossier papier l'a. Toute personne et tout citoyen de la région PACA peut s'exprimer sur le projet.

**De la salle**

La décision sera-t-elle prise par le Conseil régional ?

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

Non, encore une fois, ce n'est pas ce que j'ai dit. La décision ne sera pas prise par le Conseil régional, mais par l'ensemble des positions qui seront remontées dans les synthèses que nous ferons les 19, 20 et 21 décembre. Elles seront présentées à un Comité de pilotage où siège l'ensemble des collectivités. Il prendra en compte les propositions du maître d'ouvrage à l'aune du bilan qui sera fait à la Commission nationale du débat public, qui visera le bien-fondé des propositions qui ont été faites par le maître d'ouvrage.

**De la salle**

La décision sera donc prise à Paris.

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

Non. Les positions qui sont exprimées sur la synthèse de la concertation sont remontées au Comité de pilotage, qui considère que cela correspond à ce qui a été dit sur le territoire. Ensuite, on retourne à une décision ministérielle.

**Richard SAVORNIN, adjoint au maire de Valbonne**

Vous parlez de la concertation depuis tout à l'heure mais, à chaque fois que nous avons des concertations, nous sommes sur des trajets différents. Vous parlez de la concertation de 2011, et ce n'étaient pas du tout ces mêmes tracés.

Deuxièmement, il y a eu une réunion en Préfecture il y a quelques mois, à laquelle j'ai participé personnellement, à laquelle tous les élus du Département étaient présents, y compris des parlementaires, y compris des ex-Ministres. En fait, nous nous sommes tous, unanimement, exprimés pour la solution d'une gare à Cannes, y compris les élus de Cannes qui étaient présents. C'était la solution préconisée par tous les élus présents dans la salle. Pourquoi ce projet n'est-il plus à l'étude ?

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

Ce projet est complètement à l'étude. Il fait partie de ce qui est dans le Livret 5. Nous avons une position de gare à Cannes qui est étudiée. Nous avons fait une réunion publique locale à Cannes, avec 250 personnes. Nous avons donné les éléments correspondant à la réalisation de la gare à Cannes. Donc, la gare de Cannes fait partie des propositions qui ont été faites.

A la réunion publique locale, des questions ont été posées sur le passage à Biot. Nous avons donc répondu sur ces questions-là, mais la gare de Cannes – vous avez raison de la citer – fait partie des quatre solutions qui sont proposées.

**Jean LEMAIRE, habitant des Soullières**

Je vois qu'avec deux impacts, d'un côté et de l'autre, notre quartier va être profondément touché, avec des ponts, etc.

Je voudrais savoir comment vous avez fait pour dire qu'il n'y aurait que telle région qui serait impactée par le bruit. Etes-vous allés sur le terrain ? Etes-vous allés voir ? Avec des cartes, avec des drones ? Comment faites-vous ? C'est ma première question.

Deuxième question. Je crois savoir que, quand un tunnel est creusé, il faut des sorties d'évacuation en cas de problème. Deuxièmement, aussi, lorsqu'on roule très vite, il faut des tunnels pour chasser l'air, c'est-à-dire l'évacuation de l'air. Vous n'avez pas parlé de cela. C'est ce qu'il y a de plus important, parce que cela cause des nuisances, je crois. Merci.

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

Nicolas GUYOT va vous apporter des éléments de réponse concernant les études de tunnel. Ce sont des études aérauliques que nous faisons. Elles nous permettent de regarder comment les sections de tunnel vont gérer la vitesse.

Sur le bruit, je vais laisser Nicolas GUYOT répondre et montrer comment nous avons fait pour ces éléments-là. Encore une fois, je réprécise, nous sommes dans une étape dite de « concertation » pour faire des choix. Nous ne nous arrêtons pas là. Une fois que nous aurons – ou pas, en fonction des résultats de la concertation – fait des propositions, nous ferons des études d'approfondissement.

En admettant que tel ou tel tracé est choisi, nous nous rencontrerons de nouveau dans le cadre de la concertation, de façon à étudier plus précisément, avec les communes qui souhaitent travailler, les associations qui souhaitent le faire et les particuliers, comment prendre en compte les impacts. Nous serons là dans une partie plus précise. Aujourd'hui, ce n'est pas hyper-précis au mètre puisque, justement, nous n'avons pas fait les études d'approfondissement et parce qu'il y a des choix à faire.

Pendant deux ans, nous aurons des études en itération pour apporter ces précisions.

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

Pour mémoire, les zones que nous avons présentées et qui étaient colorées en jaune sont celles, sur le territoire, depuis lesquelles la voie se voit, qu'elle soit en viaduc ou en aérien. Pour cela, nous avons pris la topographie,

que nous avons sous format numérique, et nous avons fait le lien. En gros, nous nous sommes mis sur la voie, et nous avons regardé tout ce que nous voyions. Cela se fait par Système d'Information Géographique (SIG).

Sur les évacuations d'urgence des tunnels, vous avez raison, il en faut. C'est réglementaire, les spécifications techniques internationales nous l'imposent. En gros, ce sont les référentiels techniques qui sont au niveau européen. C'est une des raisons qui ont fait que nous avons choisi les tunnels bitubes plutôt que monotube puisque, quand nous sommes en monotube, nous avons plus de sorties de secours à faire. Quand nous sommes en bitubes, nous en avons moins. Il y en a néanmoins quand même, au moins tous les 5 kilomètres quand le tunnel dépasse 5 kilomètres. Cela veut dire que, concrètement, pour le tunnel qui commence à l'est ou à l'ouest de la Brague et qui va jusqu'à Saint-Laurent-du-Var, il en faut une.

En ce qui concerne les sorties nécessaires pour des effets de pistonnement, des effets aérauliques, *a priori*, lorsque nous avons un bitube comme cela, nous avons des rameaux régulièrement entre les deux tubes. Il n'est pas nécessaire de prévoir ce genre d'ouvrage. Aujourd'hui, d'ailleurs, lorsque nous avons des tunnels très longs, comme celui du Saint-Gothard ou d'autres tunnels qui ont une couverture très importante, ce serait vraiment très compliqué de faire des cheminées jusqu'à plusieurs centaines de mètres au-dessus en couverture.

### **Catherine LANGENFELD, habitante de Biot**

Je voudrais déjà vous remercier devant tout le monde, parce que vous faites beaucoup de travail d'études depuis déjà plusieurs années. Toutefois, nous nous apercevons que les gens de Nice, Cannes, pour aller sur Sophia-Antipolis, les gens qui travaillent, n'ont pas vraiment besoin de ce train.

De plus, autant d'argent utilisé pour la création d'une voie, il faut nous dire tout de suite que c'est un TGV qui va faire Paris-Marseille-Milan, comme Paris l'a toujours rêvé.

Secondement, avant de faire d'autres voies, ne serait-il pas nécessaire de correctement entretenir les voies ferrées existantes entre Marseille et Menton. Elles sont dans un état catastrophique, y compris les trains, y compris les voies, y compris l'entretien des voies et le personnel.

Je crois qu'autant d'argent pourrait être réverifié. C'est très bien, il faut toujours avoir des projets pour nos futurs petits enfants, mais je crois que la donne est mauvaise.

*Applaudissements.*

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

Sur l'élément que vous évoquez sur Paris-Marseille-Milan, cela n'a jamais fait partie d'aucun plan de desserte sur aucun des dossiers de desserte, donc je vous laisse à vos propos. Mais cela n'existe pas.

Sur l'entretien des voies, vous avez raison, c'est un problème. Les voies ne sont pas dans un état lamentable, elles permettent de faire circuler les trains. Aujourd'hui, il y en a 280 qui circulent tous les jours dans la région. Elles le permettent donc mais effectivement – ce sont aussi des conditions dans lesquelles nous avons des difficultés pour faire circuler plus de trains –, il faut les entretenir. Entre les trafics qui sont utilisés pour les services que nous produisons et les plages horaires que nous avons pour réaliser des travaux, ce sont des travaux de nuit, avec très peu de temps. Donc, cela coûte plus cher et cela prend énormément de temps. Nous avons aussi besoin d'une nouvelle infrastructure pour pouvoir, d'une part, gérer les problématiques sur une voie, pour

pouvoir faire bifurquer les trains sur une deuxième voie, mais aussi pour pouvoir avoir des plages de travaux plus longues sur des sections de nuit, pour faire circuler les trains.

Vous avez raison, la ligne historique actuelle est très chargée et complexe à entretenir, tout simplement parce que nous sommes obligés de faire en permanence des arbitrages entre le service que vous demandez et les temps réalisés pour les travaux, avec les fermetures potentiellement longues des voies – c'est ce qui arrive de temps en temps – qui ne sont pas commercialement très acceptables.

Nous avons donc besoin de cette nouvelle infrastructure pour pouvoir faire ces aménagements dans de bonnes conditions.

*Réactions dans la salle.*

### **De la salle**

C'est plus facile de faire une nouvelle ligne que de refaire l'ancienne, en fait.

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

Pas du tout.

### **De la salle**

Je vous ai écouté, et j'ai retenu deux éléments que vous mettiez en avant pour justifier la ligne.

Premier élément, c'est dire que vous allez désengorger localement le triangle Nice-Cannes-Grasse. Le deuxième, c'est de permettre d'avoir une ligne rapide de Barcelone à Nice et au-delà.

Autant, sur le deuxième aspect, qui est de dire « *Nous allons construire une ligne qui permettra d'aller rapidement sur Barcelone, et autres, en passant par Marseille* », autant sur le premier argument et avantage que vous avancez, je trouve qu'il n'est pas pertinent. Pourquoi ? Nous sommes dans une zone urbaine et semi-urbaine dans tout ce triangle-là. Je ne connais pas une métropole qui met une ligne TGV pour aller du nord au sud de son territoire. Elle met du tram, elle met du métro, elle met du bus, parce qu'il faut un maillage fin pour que les gens puissent aller d'un point à un autre sans être obligés de prendre leur voiture. Ce n'est pas avec une ligne qui aura deux points, avec quelques arrêts, que vous allez résoudre toute la problématique de la circulation dans ce triangle-là.

*Applaudissements.*

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

Juste sur le principe, et Nicolas GUYOT va compléter sur les services, nous ne réalisons pas une ligne TGV. Nous réalisons une Ligne Nouvelle.

Une ligne TGV, c'est une ligne spécifique sur laquelle ne circulent que des trains à grande vitesse, et uniquement. C'est le cas de la plupart des grandes lignes TGV en France. Paris-Lyon-Marseille, il n'y a que des trains à grande vitesse qui circulent dessus, Paris-Bordeaux, etc.

Nous ne réalisons pas du tout une ligne TGV parce que, sur cette ligne-là, circuleront des trains du quotidien. Sur la traversée de Marseille ou autres, nous faisons circuler ces trains. Nicolas GUYOT va donner des éléments sur la ligne.

**De la salle, le même intervenant**

Je voudrais vous répondre, tout de même. Tout à l'heure, vous avez quand même évoqué que cette ligne allait aux alentours de 180 ou 200 kilomètres/heure, que nous allions pouvoir aller à cette vitesse-là, et que nous allions mettre 8 minutes pour aller de Nice à Sophia-Antipolis.

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

Oui, ce sont les spécificités des trains du quotidien.

**De la salle, le même intervenant**

Si vous me dites maintenant que ce n'est pas une ligne avec une grande rapidité et qu'il ne s'arrête qu'en deux points, ce que je vous réponds, c'est : « *N'avancez pas l'argument de désengorger le triangle Nice-Cannes-Grasse avec votre ligne* ». Ce n'est pas cela que mettent en œuvre les autres métropoles pour pouvoir avoir un maillage fin et éviter que les voitures se déplacent d'un point A à un point B qui fait 1 ou 2 kilomètres.

*Applaudissements.*

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

Le projet, je pense que nous l'avons dit un certain nombre de fois, n'est en effet pas tout seul à pouvoir régler les problèmes de déplacement. Nous avons insisté sur la complémentarité avec les autres modes.

Simplement, vous remarquerez aussi qu'un certain nombre d'autres collectivités, et des métropoles en particulier, misent souvent sur des pôles d'échange dans leur PDU. Les pôles d'échange, ce sont des points de rendez-vous entre les différents modes de transport.

Ce que nous disons simplement, c'est que, d'une part, la désaturation de l'aire azurienne se fait à travers le projet grâce à l'augmentation des TER sur la côte. C'est là que nous avons la plus grande densité et une desserte fine, ce qui n'est éventuellement pas contradictoire avec une architecture de TCSP en râteau ou, en tout cas, qui viennent de la côte. Cela permet simplement de mieux mailler et d'avoir des points sur lesquels nous avons des services rapides pour relier des distances longues.

*Réactions dans la salle.*

**Nicolas PILLET, étudiant**

Bonsoir. Je suis étudiant au Lycée Horticole. J'ai un ami qui, il n'y a pas si longtemps que cela, a pris le train pour se rendre au lycée. Malheureusement, aucun train pendant toute la journée et, le lendemain, il y avait contrôle. Le seul souci, c'est qu'il n'a pas pu prendre la leçon et qu'il s'est pris une note minable, un zéro, coefficient deux.

Donc, honnêtement, investir des milliards d'euros dans des nouvelles lignes alors que les lignes déjà existantes servent un peu à rien, c'est un peu injuste. Essayez d'arranger cela, déjà.

*Applaudissements.*

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

Peut-être qu'il aurait pu assister au cours s'il y avait eu une deuxième ligne qui aurait permis de faire circuler les trains.

*Réactions dans la salle.*

**Catherine SENS-MEYE, Secrétaire, Basta Ligne Nouvelle Biot**

Vous pouvez adhérer nombreux.

Il y a une question qui a été posée tout à l'heure par Monsieur. Il a dit : « *Finally, comment notre avis va-t-il être pris en compte pour la concertation ?* » Je n'ai pas été très convaincue de la clarté de la réponse. C'est vrai que nous avons toujours deux types de réponse, une première réponse « *Ne vous inquiétez pas, nous avons fait des études* », et une deuxième réponse « *C'est trop tôt pour vous le dire, il faudra que nous refassions des études* ».

Ceci étant dit, concernant cette concertation-là, ce qu'il se passe ici, que l'on appelle « concertation », mais c'est un nom, ce n'est pas vraiment de la concertation, il faut bien être certain que tous vos avis doivent être écrits sur des registres pour être pris en compte et qu'il faut un maximum d'avis. L'avis de l'association compte pour un. Il faut que tous les adhérents à l'association – et j'espère qu'à partir de ce soir, nous serons 1 000 ou 2 000, parce qu'il n'y a que comme cela que nous allons y arriver.

Ce que nous voudrions avoir avec clarté, Monsieur, ce sont les dates butoir, les dernières dates, le dernier jour où nous pouvons déposer des avis écrits, et comment et où ces avis écrits vont être déposés. Vous avez parlé de cartes T, de « trucs » comme cela, et nous n'avons rien vu de tout cela. Nous voulons quelque chose de clair, pour une fois.

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

Vous pouvez déposer vos avis sur le site internet, sur les registres jusqu'au 30 décembre. Il y a un registre ici, et à chaque réunion où vous avez été, il y avait un registre.

**Catherine SENS-MEYE, Secrétaire, Basta Ligne Nouvelle Biot**

Est-ce qu'à Biot, il y a un registre en ce moment ?

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

Il y a un registre à la Mairie.

**Catherine SENS-MEYE, Secrétaire, Basta Ligne Nouvelle Biot**

Il y a un registre à la Mairie annexe, à Saint-Philippe. Tout le monde peut aller déposer. Jusqu'à quelle date ?

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

Jusqu'au 30 décembre, je vous l'ai dit.

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

S'il vous plaît ! Un Monsieur attend depuis un quart d'heure là-bas, donc j'aimerais bien que vous rendiez le micro à Madame et que vous transmettiez le micro là-haut.

**Alain MONFORT, habitant de Biot**

Je travaille à Sophia. J'ai au moins appris ce soir qu'il fallait faire de la musculation du bras pour participer à une concertation. J'en ferai plus la prochaine fois.

Je voulais insister sur un aspect, car je trouve que nous n'y passons pas beaucoup de temps : nous avons vu qu'il y avait des années d'études et que, si cela se fait, il y aurait des années de travaux.

Je voudrais simplement qu'en termes d'impact vous puissiez me donner un chiffre, je ne demande pas à une unité près, mais une évaluation, de combien ces travaux, globalement, quelle que soit la solution, je ne suis pas à quelques millions près, représentent de camions et pendant combien d'années ?

*Applaudissements.*

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

Je n'en sais strictement rien.

**Alain MONFORT, habitant de Biot**

Peut-être que ce n'est pas quelque chose que vous avez couvert à travers vos études d'impact jusqu'à aujourd'hui, mais cela me semble un élément fondamental. Pour des petits travaux qui ont eu lieu à côté de chez moi, pendant un an, j'ai vu passer des camions devant chez moi. Donc, là, nous parlons d'impact du projet fini par rapport à quelques maisons. Evidemment, personne ne souhaite être dans les quelques maisons qui seront impactées, qui sont tout de même quelques dizaines, je pense plutôt quelques centaines.

Par rapport aux travaux, pendant combien d'années les Biotois verront-ils passer des camions – et je ne pense pas que ce seront des petits camions quatre roues – devant leur maison en plus de la circulation qu'ils ont aujourd'hui ?

Je ne veux pas polémiquer mais, si vous n'avez pas ces éléments de réponse, ce serait bien de nous les mettre en visibilité. Je pense qu'ils ne vont pas dans le bon sens par rapport à vos souhaits, mais je pense que ce serait quand même bien d'informer les gens sur ce sujet. Je vous accorde que vous pouvez ne pas avoir fait les études au préalable mais, à la fin de la concertation, dans la synthèse, j'aimerais voir plus d'éléments par rapport à cela et par rapport à l'impact sur les habitants des communes concernées. Merci.

*Applaudissements.*



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

Ces éléments de réponse ont été apportés en partie, mais ce n'est pas forcément satisfaisant, par ce qu'a apporté Nicolas GUYOT sur la logique de travaux et les tunneliers.

Vous posez une question qui est : « *Combien de camions vont passer à Biot, sur quelle route et où ?* » Aujourd'hui, nous ne le savons pas, parce que cela va dépendre des mesures de réalisation des travaux, où nous allons commencer le percement, comment nous allons procéder aux stratégies de tunnelier, ce que nous n'avons pas fait aujourd'hui. Ou nous aurons des évacuations par train, ou nous aurons des évacuations par camion. Nous ne connaissons pas aujourd'hui, nous n'avons pas travaillé les conditions mêmes d'évacuation et des puits d'attaque, et donc les conditions mêmes de la gestion des chantiers.

Par contre, la question que vous posez sera abordée dans le cadre des études complémentaires que nous ferons une fois que nous aurons validé et isolé une option. Cela fait partie des études complémentaires, puisque ces éléments-là rentreront dans le dossier d'enquête d'utilité publique pour pouvoir gérer cela.

C'est une itération qu'il va y avoir à faire dans les mois à venir pour travailler sur ces sujets-là.

**De la salle**

Dans une autre concertation, vous avez annoncé huit ans. Vous avez donc la réponse.

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

La réponse à la question n'est pas cela, Monsieur. La question est : « *Combien de camions passeront ?* »

**De la salle**

Et la durée.

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

La durée, je l'ai déjà évoquée, c'est entre six et huit ans. Je l'ai dit d'entrée dans mon propos.

**Gérard GERAULT**

Je précise en préambule que je suis contre le projet de Ligne Nouvelle. J'ai compris qu'il y avait beaucoup d'inconvénients pour Biot, destruction de la nature, des expropriations à venir, et autres. La liste est assez longue. Est-ce que vous pouvez me faire la liste des avantages pour Biot ?

*Applaudissements.*

C'est tout. Il me semblait que j'allais adhérer à votre projet.

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

Il y en a un, qui est d'avoir une desserte multipliée par deux de TER.

*Réactions dans la salle.*

**Gisèle GUINIPERO, adjointe à l'urbanisme, Biot**

Je voulais savoir quels seront les impacts sur les documents d'urbanisme de vos différents tracés.

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

Pour l'instant, il n'y a pas d'inscription dans les documents d'urbanisme, tant que nous n'avons pas fait le projet d'intérêt général.

**Gisèle GUINIPERO, adjointe à l'urbanisme, Biot**

Vous lancez une DUP. Je suppose qu'il faut que les documents d'urbanisme soient cohérents avec votre projet. Il y a donc forcément un impact sur les documents d'urbanisme. Lequel ?

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

Pour l'instant, la zone de passage préférentielle et le projet, quand nous aurons choisi un tracé, feront partie d'un arrêté de mise en place d'une zone d'étude. Elle pourra être traitée dans les documents d'urbanisme comme une information. La transcription formelle dans les documents d'urbanisme vient au moment de la DUP ou au moment de la déclaration du projet d'intérêt général.

**Gisèle GUINIPERO, adjointe à l'urbanisme, Biot**

Quelle est la traduction ? Vous avez déjà fait des lignes, je suppose que ce n'est pas la première. Quelle est la traduction dans les documents d'urbanisme ?

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

Tout simplement, les emplacements réservés, pour les parties en surface.

**Gisèle GUINIPERO, adjointe à l'urbanisme, Biot**

« Emplacements réservés », cela veut dire que SNCF Réseau réserve des emplacements pour le passage de la ligne, y compris quand la ligne est en souterrain. Oui ou non ?

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

Non. Les emplacements ne sont pas réservés quand nous sommes en souterrain.

**Gisèle GUINIPERO, adjointe à l'urbanisme, Biot**

Il n'y a donc aucun impact sur les documents d'urbanisme – c'est ce que je veux entendre – lorsque le réseau est en souterrain.

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

C'est cela.

**Gisèle GUINIPERO, adjointe à l'urbanisme, Biot**

Le réseau en souterrain, nous pouvons construire dessus.

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

Absolument.

**Gisèle GUINIPERO, adjointe à l'urbanisme, Biot**

Je plains ceux qui vont y habiter.

**Benoit JANIN, habitant de Biot**

Je me pose une question sur le principe de la concertation. Nous avons abordé beaucoup de sujets, beaucoup de questions. Vous avez réponse à tout, c'est merveilleux ! Je me demande : y a-t-il l'ombre d'un point qui vous a effleuré, qui vous a posé problème ?

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

Bonne question. Vous savez, franchement, nous travaillons sur le projet depuis pas mal de temps. Nous venons en concertation pour répondre aux questions qui sont posées. Nous essayons d'apporter des réponses aux questions qui nous sont posées. Elles ne sont pas toujours satisfaisantes, mais nous essayons de le faire.

**De la salle**

Je voudrais dire qu'il n'y a pas que Biot, Valbonne ou Mougins qui sont en colère. Il y a aussi Saint-Laurent-du-Var. Je voulais vous poser une question. J'ai cru comprendre, dans un des ateliers, qu'il allait falloir franchir le Var et que vous envisagez d'utiliser la route vers la gare actuelle de Saint-Laurent-du-Var pour franchir le Var. Au-delà des embouteillages, vous avez parlé de thrombose, de tas de soucis, et vous allez enlever des voies pour les automobiles de façon à régler le problème. La logique me paraît un peu curieuse. Est-il vrai que vous allez utiliser la route pour faire passer des voies de chemin de fer pour traverser le Var ? Merci.

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

Il est vrai qu'il y a un travail qui est fait avec la Métropole sur les conditions d'utilisation des dérivations des voies routières pour l'utilisation... Cela fait partie des différents scénarios. C'est tout aussi cohérent, puisque c'est travaillé avec la Métropole, avec des bureaux d'étude sur les logiques de circulation. Il faut attendre les éléments.

**De la salle**

Si vous voulez que les avis soient pris dans la synthèse qui a lieu le 19 décembre, il y a intérêt à écrire avant le 30 novembre. Le 30 décembre, je ne sais pas.

**De la salle**

Faites signer vos amis valbonnais contre toutes les gares !

**Béatrice LABOURDETTE, habitante de Biot**

J'ai géré pendant beaucoup d'années des projets internationaux et, chaque fois que je suis venue en tant que chef de projet dans une assistance, la première chose que j'ai toujours faite, c'est de présenter les *slides* et de dire qui étaient ces comités de pilotage, qui était cette gouvernance, qui était cette maîtrise d'ouvrage dont vous parlez de façon très, très vague. Je trouve d'ailleurs qu'ils ont été très courageux de ne pas être là et de vous envoyer, vous, en tant que maître d'œuvre, puisque vous expliquez systématiquement que vous n'êtes que maître d'œuvre, répondant aux besoins et à la demande de maîtres d'ouvrage. Nous n'arrivons même pas à savoir qui sont ces gens.

Je voudrais donc vous féliciter pour votre courage de moine-soldat. Venir vendre des projets qui ne sont pas les vôtres à la demande de gens dont nous ne savons même pas qui ils sont. J'aimerais bien pouvoir voir quelques noms de ces gens si courageux qui ne sont pas là, pour pouvoir, peut-être, les rencontrer, pour pouvoir parler directement avec eux. Ils auraient peut-être des choses intéressantes à dire que nous découvririons. Nous nous assurerions que vous travaillez bien à leur demande, et pas à la demande de la SNCF. C'est le premier point.

Le deuxième point, c'est que je suis aussi agent immobilier et, pour cela, cela veut dire que je travaille dans les projets de vie des gens qui sont devant vous. Ce sont des gens qui ont œuvré pendant des années pour capitaliser sur des achats de maison qui correspondent à des projets de vie de plusieurs générations et qui vont impacter leurs enfants, leurs petits-enfants, puisque nous allons travailler sur des projets qui vont être impactants en 2030, 2050.

Là, vous êtes en train de ruiner la vie de plusieurs générations de tous ces gens qui sont devant vous et que vous regardez dans les yeux en travaillant et en justifiant un projet que vous ne maîtrisez pas, puisque ce sont ces gouvernances, ces maîtres d'ouvrage, ces gens-là que nous ne voyons pas.

Ces personnes qui sont devant vous, elles ont choisi Biot, elles ont choisi Valbonne, elles ont choisi Mougins parce qu'elles ne voulaient pas être à Antibes, elles ne voulaient pas être à Cannes, elles ne voulaient pas être à Nice, bien que travaillant à Sophia-Antipolis, pour le calme, la quiétude, la sérénité de ces collines qui représentent le charme provençal que nous vendons à des étrangers qui paient cher pour venir en profiter pendant leurs vacances.

Croyez-vous que ce TGV, ces lignes, ces projets qui vont dévaster nos communes, nos petits villages si charmants, vont encore générer de l'envie, vont encore générer ce bonheur de vivre que nous avons payé cher ? Je crois que vous êtes tous d'accord. Nous payons cher pour avoir ce soleil, pour avoir cette qualité de vie. Est-ce que vous croyez que cela ne va pas ruiner la région, son tourisme, son capital de vie, son patrimoine, tout cela pour un TGV de quelques travailleurs qui, aujourd'hui, trouvent d'autres solutions pour venir travailler sur Sophia ?

Voilà, ce sont deux questions que j'aimerais bien que vous traitiez.

*Applaudissements.*

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

Juste un petit rectificatif : nous sommes maîtres d'ouvrage. SNCF Réseau est le maître d'ouvrage. Nous avons des bureaux d'étude qui sont maîtres d'œuvre pour la réalisation des études. En tant que maître d'ouvrage, nous avons une gouvernance qui est établie dans le cadre d'un Comité de pilotage, Comité de pilotage dont je vous ai indiqué qu'il était présidé par le Préfet de Région.

**Béatrice LABOURDETTE, habitante de Biot**

Il est nommé par le Gouvernement.

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

Il est nommé par le Gouvernement, nous sommes d'accord. C'est l'Etat. Le Préfet est le représentant de l'Etat en région, et il préside le Comité de pilotage, comme les autres Comités de pilotage de toutes ses activités. Il n'y a rien d'anormal à cela.

Il y a des représentants des collectivités, qui sont les collectivités territoriales, les cofinancier des études, qui sont la Région, les trois Départements, les trois Métropoles, l'Etat, par le Préfet et la SNCF. C'est l'organisation du Comité de pilotage qui valide et donne les orientations au maître d'ouvrage pour réaliser les études.

**Béatrice LABOURDETTE, habitante de Biot**

Dans ce gros dossier de 10 000 pages, est-ce qu'il y a la liste des noms des participants au Comité de pilotage et leurs fonctions exactes ?

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

Encore une fois, je viens de le dire, les représentants des collectivités, qui sont, pour la Région, Autorité Organisatrice des Transports ; et pour les collectivités, les représentants des collectivités assument leur rôle de représentant politique dans ce Comité de pilotage, auquel le maître d'ouvrage présente les éléments et les orientations qu'il valide. C'est assez simple.

**De la salle**

Pouvons-nous avoir le listing et les noms de ces gens ?

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

Oui, bien sûr. Ce sont les Présidents, je le répète : les Présidents des Départements, les Présidents des Communautés d'agglomération et le Président de la Région, et des Métropoles. Il n'y a pas la représentation de la CASA.

**De la salle**

Excusez-moi. J'ai le micro et je vais en profiter. Je suis parti de la gauche. De toute façon, ce qu'ils disent, « on s'en fout un peu ». Sérieusement, vous voulez être respectables, vous venez piétiner notre jardin et vous voulez

être respectables. Non, Monsieur. Vous parlez de respect depuis tout à l'heure, mais comment voulez-vous avoir notre respect ? Il faut être respectable pour cela, et vous ne l'êtes pas.

Je fais partie des 450 touchés. J'habite Florazur. Florazur, c'est au Bois Fleuri, c'est la vallée verte. C'est magnifique, c'est un paradis. Nous entendons les oiseaux chanter le matin, le soir. Les aigles viennent voler autour. C'est une splendeur. Là, vous êtes en train de me dire qu'à 450 mètres de chez moi, maintenant, au lieu de voir la brume se lever sur la Brague, j'entendrai un train et je vais voir un pont. Eh bien, non, Monsieur, votre train ne passera pas.

*Applaudissements.*

Je n'arrive plus à dormir, et je vous garantis que vous ne dormirez plus non plus. En plus, quand cela va arriver, je serai à la retraite. Je n'aurai que ça à « foutre » de vous « emmerder ». Et je ne suis pas seul, d'après ce que j'ai compris.

*Applaudissements.*

Comme l'a dit justement la dame, nous en avons « bavé » pour avoir nos maisons. J'ai « bossé » dix ans sur ma maison. C'est un vrai petit paradis. Vous allez me le pourrir ? Non, vous ne me le pourrirez pas, je vous le garantis. Je préfère crever plutôt que vous me le pourriessiez. Votre train, il ne passera jamais. La Brague, c'est sacré, vous n'y toucherez pas. Nous l'appelons la « coulée verte », c'est notre paradis. Vous n'avez pas le droit de toucher à cela.

*Applaudissements.*

Je peux mettre la pression. J'ai un long passé de délégué syndical, et je ne crois qu'aux rapports de force. Le rapport de force, il existe, il est là, vous l'avez compris.

Par contre, il y a un rapport de force que nous allons exercer sur nos élus. Je voudrais savoir à quelle hauteur participent financièrement les Départements et la Région. Parce que cet argent, c'est le nôtre, et je préférerais qu'il soit utilisé à de bonnes fins qu'à des fins inutiles comme ce projet-là.

Vous devez avoir les chiffres, j'imagine. C'est une question précise qui demande des chiffres. Nous, vis-à-vis de Monsieur CIOTTI et de Monsieur LEONETTI, nous avons des choses à leur dire, à ces personnes.

*Applaudissements.*

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

Globalement, la répartition du financement est de 25 % par l'Etat et la Région et d'à peu près 6,5 % pour toutes les autres collectivités, les trois Métropoles principales et les trois Départements.

### **De la salle**

Et le reste ? Qui paie le reste ?

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

Nous parlons du financement des études. La question portait-elle sur le financement des études ou sur le financement du projet ?

*Réactions dans la salle.*

Pour l'instant, le financement du projet et les clés de répartition du projet ne sont pas définis. L'ensemble des projets qui sont dans cette phase d'étude n'ont jamais de plan de financement de projet. C'est absolument classique.

La réalisation des financements intervient au moment de la Déclaration d'Utilité Publique, avec les clés de répartition. Cependant, la Région a précisé au dernier Comité de pilotage, le 20 septembre, qu'elle souhaitait – et cela été rappelé dans la délibération de la Région – la mise en place rapide d'une mission de financement par l'Etat pour commencer à travailler sur la répartition financière. Deuxièmement, il y a eu des propositions qui ont été faites, et qui seront à compléter, sur les conditions de mise en place d'une taxe carbone régionale.

En tout cas, aujourd'hui, il n'y a pas de répartition, ni de clé de répartition du financement public.

**Louis AUJOLAT, habitant de Biot**

Je travaille à Biot depuis plus de trente ans. J'ai juste une question. Aujourd'hui, nous ne sommes pas en 2016, nous sommes en 2030. Je suis désolé pour nous tous, mais le projet est arrivé, il est là.

La question est : en 2030 – nous y sommes – tous les gens qui sont là, qui sont arrivés, qui sont venus dans cette salle, ont-ils pu s'y rendre par votre projet ?

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

Encore une fois, le train a une disposition de desserte que vous connaissez. La question est de savoir où nous faisons passer les rails. Nous ne les ferons pas passer partout.

Il y a une complémentarité des systèmes de desserte. Le projet n'est pas de présenter le train qui dessert tout et tous les endroits. Ce n'est pas le sujet. Le sujet, c'est de réviser la performance d'une ligne classique qui est saturée, de lui permettre d'avoir une meilleure performance en réalisant une ligne complémentaire pour pouvoir gérer cela.

C'est la desserte du réseau classique, actuellement, et des gares actuelles, qui sera doublée, et l'ouverture d'une desserte de Sophia-Antipolis. C'est cela, le projet. Ce n'est pas autre chose.

**Louis AUJOLAT, habitant de Biot**

Donc, pour les Biotois qui viennent à cette réunion, en 2030, il n'y a rien pour nous.

**Richard SAVORNIN, adjoint au maire de Valbonne**

Monsieur CHERRIER, pourquoi ne pas mettre un wagon sur chaque train que vous avez ? Pourquoi ne pas simplement rajouter un wagon ou deux ? Est-ce que c'est possible ? Est-ce que c'est possible ou pas ? Monsieur, cela règle tous les problèmes.

Vous avez des trains qui sont vides. Maintenant, vous faites une boucle, et vous l'avez très bien expliqué. Ce n'est pas à vous que nous en voulons. Vous êtes là pour nous présenter le projet. Ce n'est pas à vous. C'est aux commanditaires.



Puisque nous ne pouvons pas faire une troisième ligne, pourquoi ne pas mettre un wagon ou deux sur chaque train qui passe ? Le problème est réglé, nous n'avons pas besoin de refaire, encore, pour soi-disant doubler la capacité. Nous n'y croyons pas, à cela. Ce n'est pas vrai, Monsieur CHERRIER.

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

La ligne Cannes-Nice-Monaco est quand même la première ligne en fréquentation en France, une des premières lignes en termes de fréquentation usagers en France après les lignes de la région parisienne. C'est environ 30 000 voyageurs par jour. Il y a en effet des projets, et le levier du matériel roulant et de la capacité du matériel roulant est utilisé, et il sera utilisé, puisque la Région investit dans du matériel plus capacitaire, vous le savez.

Du côté des infrastructures, cela se traduit par une mise aux normes, c'est-à-dire un allongement des quais là où ce n'était pas le cas, là où ce n'était pas suffisant. Pour les TER double rame, pour augmenter la capacité, il est nécessaire de mettre les quais à 220 mètres. Ce sont des investissements, qui sont généralement aussi décidés dans le cadre des contrats de projet. Ce sont des travaux qui ont lieu.

Simplement, la fréquentation prévisionnelle montre que même ce levier-là ne suffit pas.

**Sandrine STAELS, habitante de Biot**

Je suis impactée, car nous nous trouvons, ma famille et moi, à 200 mètres de votre viaduc. Mes fenêtres sont à 200 mètres.

Il y a 22 ans, quand nous sommes venus nous installer ici – nous venons de Paris – et que nous avons construit notre maison, non seulement la couleur de nos tuiles, mais également la largeur de nos fenêtres nous ont été imposées, ainsi que l'emplacement exact auquel nous devons installer notre maison, dans un périmètre, pourtant, de 2500 m<sup>2</sup>.

Nous ne sommes pas venus à Biot pour les voies de communication, pour le TGV ou autres. Nous sommes venus pour le calme et pour le Parc départemental de la Brague, qui nous a vraiment éblouis, et qui nous éblouit encore.

Nous avons refait un prêt pour la rénovation de cette maison, c'est vous dire à quel point nous nous y plaisons, et il vient de nous être annoncé que, peut-être, nous aurons un viaduc à 200 mètres de nos fenêtres.

Je me permets de vous dire que, sur votre plan, qui est très ancien, le Parc départemental de la Brague n'est même pas nommé. C'est choquant, parce que nous voyons le Parc départemental de la Valmasque, mais le Parc départemental de la Brague n'est pas nommé. Il n'est pas écrit. Nous n'existons pas.

Donc, voilà, nous faisons partie des 450 maisons.

D'autre part, je voulais vous dire que, quand il y a un peu de bruit dans la Brague, des chasseurs ou autres, nous avons l'impression que c'est la guerre. C'est une caisse de résonance, la Brague. C'est un lieu où règne la quiétude mais, dès que l'on fait du bruit, c'est une caisse de résonance.

Cela va être incroyablement bruyant, ce viaduc qui va passer au-dessus de ces habitations. D'ailleurs, vous ne parlez pas de décibels parce je pense que, si vous deviez parler de décibels, cela se gêterait. Voilà, c'est ce que je voulais vous dire.

*Applaudissements.*

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

J'entends ce que vous dites. Il est parfaitement logique que cela touche à l'affect, tous ces éléments-là. Ce que je voudrais préciser, c'est que le maître d'ouvrage que nous sommes aujourd'hui, sur ces passages-là dont nous parlons, uniquement sur les zones de Fugueiret et de Bouillides, proposé une position de gare qui n'a strictement aucun impact sur Biot. C'est la gare aux Bréguières.

Cela veut dire que, dans les trois tracés qui ont été présentés – vous pouvez vous y exprimer – vous avez le passage qui a été présenté par Nicolas GUYOT au départ, la gare des Bréguières, qui n'a absolument aucune émergence sur Biot.

Effectivement, le tracé du Fugueiret, lui, en a deux, et le tracé Bouillides a une émergence un peu plus haut.

J'entends absolument ce que vous dites. Il n'y a pas de décision qui a été prise sur le viaduc qui serait proche de chez vous. Cela pourrait être le cas en fonction de l'expression du territoire, mais il y a une variante qui a été présentée par le maître d'ouvrage qui tient compte de cela et qui a amené une position de gare différente, qui est celle des Bréguières, où il y a zéro impact sur Biot.

**De la salle**

Si les avis citoyens sont divisés, aucun ne sera pris en compte. Il faut refuser toutes les gares, sinon nous sommes zone contre zone et les pétitions ne comptent plus. Aucune division d'avis ! Il faut s'opposer au projet global, et ne surtout pas faire ce que Monsieur nous propose. Cela annulera l'avis de Basta, cela annulera l'avis de nos traîtres, cela annulera le nôtre.

**De la salle**

J'ai deux questions, mais elles sont très, très rapides. Vous allez certainement répondre à la première question en disant : « *C'est normal* ». Vous nous avez dit que nous avions jusqu'au 30 décembre pour nous exprimer, mais la réunion de synthèse est au 19 décembre. Je cherche à comprendre, mais cela ne me paraît pas logique. Je suis peut-être un cas isolé.

Deuxième question : quand allons-nous voir le quatrième projet ? J'ai l'impression que, dans la salle, vous avez écumé Mougins, vous avez écumé Valbonne, vous avez écumé Villeneuve-Loubet, vous avez écumé Biot. Nous avons l'impression que tout le monde est contre mais, après, c'est bien naturel, quand nous sommes chez quelqu'un, *a priori*, quand on vient, comme Monsieur l'a dit, piétiner les plates-bandes, logiquement, il ne faut pas s'attendre... Je trouve que nous sommes plutôt respectueux, en fait.

Quand allons-nous voir le quatrième projet avec la gare de Cannes ? J'ai l'impression que, quelque part, si quelqu'un la veut, cette gare – je vais être d'une générosité extrême – nous la donnons.

Je pense que Valbonne, avec les Bouillides, sera d'accord pour donner la gare à Cannes. Mougins, avec les Bréguières, sera d'accord.

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

Le principe de la concertation est de présenter à l'ensemble du territoire la possibilité de s'exprimer. Nous n'écumons pas, nous faisons des réunions partout, là où c'est nécessaire, afin d'informer le territoire, de permettre à des gens de poser des questions et de nous permettre d'y répondre.

Le projet de gare à Cannes est un projet qui a été proposé à l'étude. Il ne correspond pas aux positions qui avaient été émises à l'origine, mais ce n'est pas un projet qui annule la desserte de Sophia. La desserte de Sophia-Antipolis fait partie du dispositif. La création d'une gare à Cannes est la création d'une gare complémentaire qui vient s'ajouter, dans le champ de voies qui est prévu à Cannes Marchandises. Elle viendra par la suite, à la création de la Ligne Nouvelle desservir la gare à Sophia-Antipolis.

**De la salle**

Et le 19 décembre ?

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

Le 19 décembre, une synthèse est proposée par le maître d'ouvrage sur la grande partie de l'expression, qui sera orale. Il peut y avoir des modifications de cette expression jusqu'au 30 décembre. Cette expression sera mise par écrit dans le cadre du bilan de la concertation.

Il y a assez peu de chances qu'entre le 19 décembre et le 30 décembre il y ait une modification fondamentale des positions qui auront été exprimées par le maître d'ouvrage en réunion de concertation.

**Henri GUINIPERO, habitant de Biot**

Je suis né à Biot voici 70 ans. Je suis là depuis toujours. Vous semblez bien présomptueux. Etes-vous sûrs que le projet va se faire ? C'est un troisième projet national. Il y en a eu un avant vous, c'était Sivens. Il devait se faire, les travaux avaient presque commencé. Il ne s'est pas fait. Il y a eu Notre-Dame-des-Landes. Tout était prêt pour le faire. Il ne s'est pas fait. Pensez-vous que le vôtre va arriver à destination ? Pensez-vous que nous allons vous laisser faire, que nous allons laisser la SNCF envahir notre pays et dénaturer tout ce qu'il y a de beau, tout ce que l'on vous a dit ? Moi, je ne pense pas.

*Applaudissements.*

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

Encore une fois, je vous le répète, le maître d'ouvrage est dans le cadre de choix qui ont été organisés par le territoire, dans le cadre de la gouvernance. Nous présentons un projet. Je n'ai pas de certitude. Nous venons présenter différentes variantes de projets qui ont été étudiées dans le cadre d'une commande, dans le cadre d'une responsabilité de maître d'ouvrage et de SNCF Réseau.

La question de la réalisation du projet est devant nous. La concertation exprime des choses. Peut-être que, demain, il y aura des positions qui feront que ce projet ne se fera pas. C'est le jeu de la démocratie. En tout cas, nous venons en parler. Nous venons répondre à un certain nombre de questions sur le niveau des études, les zones de passage et les présentations, parce que cela correspond aux études.

Je l'ai dit, il y aura un chemin, derrière. Ce chemin, ce sont les propositions de tracé, ce sont les études d'approfondissement, c'est la Déclaration d'Utilité Publique.

Monsieur le garant l'a présenté tout à l'heure, à la suite de la présentation, il y a une enquête d'utilité publique, il y a un commissaire enquêteur. Ces projets sont arrivés à ce niveau-là, et c'est à ce moment-là qu'il y a eu des oppositions. Je n'ai donc aucune certitude, sauf que j'ai le mandat de présenter ces études et de présenter ces éléments à la concertation. Cela fait partie des décisions de l'Etat, du Grenelle de l'Environnement et du processus de réalisation des projets, de faire de la concertation, ce que nous faisons.

### **Michèle LUCAS**

J'ai 70 ans, je pense que, votre projet, je ne le verrai jamais. Je suis pourtant venue ce soir avec l'intention d'acheter votre projet. Cela me plaisait. Je me suis dit : « *Tiens, il va peut-être être parlé de fret, il va peut-être être parlé de camions sur les trains, il va peut-être être parlé de ce genre de chose* ».

En fait, je repars avec un goût un peu amer. J'ai eu l'impression que vous me parliez avec beaucoup de légèreté de l'argent public, avec beaucoup, beaucoup de légèreté de l'écologique et de l'environnement.

Je ne suis pas propriétaire, mais je comprends très bien les gens qui sont là. Je les comprends, et je pense que vous parlez aussi avec beaucoup de légèreté de ces expropriations. Alors je repars en me disant qu'au contraire, je vais prendre une adhésion – et je vais aussi faire adhérer mon mari – à Basta Ligne Nouvelle, alors qu'au départ, je me suis dit : « *Tiens, ce n'est peut-être pas une mauvaise idée pour le fret* ». Mais cela n'a pas été évoqué une seule seconde.

Vous allez sûrement en parler maintenant, en vous disant « *Tiens, il y en a une qui en a parlé, nous allons peut-être en parler* », mais cela a été complètement ignoré.

Faire un TER, déjà, ce n'est pas le TGV, c'est rapide, mais pas trop rapide, mais quand même un peu rapide. Nous allons peut-être gagner une demi-heure ou trois quarts d'heure, ou peut-être que non. Nous ne savons pas. Il y a beaucoup de choses qui sont dans le vague. Pas vraiment dans le vague, vous nous avez vraiment bien présenté votre projet, mais vous ne nous avez présenté que ce que vous aviez envie de présenter, en fait, que ce qui est présentable.

Alors, le fret, cela m'aurait intéressée. Je pense que vous parlez avec beaucoup de légèreté de l'argent public, et c'est ennuyeux, c'est vraiment ennuyeux. C'est de l'argent que nous suons tous les ans. Et l'environnement, et des gens qui vont être expropriés. Moi, je vous le dis, « je m'en fous », parce que je ne le verrai pas, votre train. Je pense que je ne le verrai pas parce que je serai trop vieille, mais parce qu'il ne se fera pas. Ce n'est pas tout à fait la même chose.

Ces gens qui se font du souci, ils ont raison, de se faire du souci. Moi, vous savez, je vis dans un HLM. Alors, « je m'en tape », franchement, des gens qui sont propriétaires. Mais quand même, je me dis qu'ils ont « bossé » pour cela. Et je repars sans acheter votre projet mais, par contre, avec des adhésions.

*Applaudissements.*

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

Ecoutez, l'important, c'est que vous ayez justement participé à ce type de réunion. Je reprends simplement un propos qui est absolument ferme de ma part. Il n'y a absolument aucune légèreté dans aucun des propos que nous avons, Madame. Nous sommes face à vous, nous répondons aux questions que vous nous posez. En 30 minutes, qui est le temps que nous avons passé pour la présentation du projet, nous ne pouvons pas parler de tous les éléments.

Vous me parlez de fret. Je vous réponds donc directement que la Ligne Nouvelle n'est pas prévue pour faire passer du fret. Les documents de concertation qui sont disponibles sur le site parlent très bien de ce sujet, et je vous invite à aller en prendre connaissance. Vous découvrirez que la Ligne Nouvelle n'est pas prévue pour faire passer du fret et que les allègements que nous ferons sur la ligne principale feront passer de 5 sillons à 20 sillons, pour pouvoir faire passer un peu plus de fret. Ce sont les conditions de réalisation.

Nous répondons effectivement à un certain nombre de questions qui sont posées parce que nous ne pouvons pas, en préliminaire, présenter un projet dans son ensemble, dans tous ses détails et toutes les questions qui ont été posées. Il faudrait un peu plus de temps, Madame, qu'une demi-heure. C'est aussi une responsabilité que nous avons, de ne pas traiter tous ces sujets avec les gens.

**De la salle**

Personnellement, je vais m'en aller tout de suite. Je tiens simplement à dire que, puisque c'est le Préfet de Région qui a avalisé tout ce projet, qui l'a propulsé, d'après que vous nous avez raconté, je demanderai, et nous demanderons au Préfet de Région de prendre ses responsabilités quant à la sécurisation des biens, des personnes, de leur avenir, de leur santé et de leur environnement.

Deuxièmement, je ne manquerai pas de suivre scrupuleusement le dossier financier du projet en interrogeant régulièrement le Procureur de la République sur les utilisations de fonds publics et leurs procédures qui vous sont octroyées.

Voilà, c'est tout ce que je voulais vous dire, Monsieur. Je vous souhaite une excellente soirée et je vous remercie d'avoir répondu à côté de nos questions. La prochaine fois, ce sera peut-être mieux.

*Applaudissements.*

**Alain MONFORT, habitant de Biot**

J'avais une question complémentaire à vous poser. Madame en parlait, il y a des Comités de pilotage, c'est géré comme un projet, un projet de plusieurs milliards d'euros. Quel est le ROI (*return on investment*) de tout cela ? Est-ce que cela a été calculé ? Sait-on aujourd'hui quel est le retour sur investissement ?

Vous allez me dire que c'est du public, qu'il n'y a pas forcément d'option de retour sur investissement, que c'est du service que l'on donne au citoyen. Je ne connais pas une entreprise qui met des millions et des milliards sur la table sans avoir calculé le retour sur investissement de tout cela.

Quel est le taux de remplissage des trains pour avoir une remise à l'équilibre des investissements qui ont été faits ? C'est un point important, je pense.

Après, je voudrais simplement, derrière ma question, vous dire combien je suis frustré. Souvent, vous dites pour répondre : « *Je ne peux pas vous répondre, nous ne sommes pas, dans le processus, à l'étape qui convient. Nous pourrions vous répondre plus tard* ». Mais, « plus tard », ce sera trop tard, parce que le projet sera engagé et validé. Aujourd'hui, ce que vous êtes en train de nous dire, c'est qu'il faut que nous signions un chèque en blanc.

*Applaudissements.*

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

Nicolas GUYOT va vous apporter des précisions. Tous les projets qui sont réalisés dans la sphère publique font l'objet d'une estimation dite « socio-économique » qui répond à des règles précises de calcul. Elles permettent de juger de la pertinence d'un projet. Je laisse Nicolas GUYOT développer.

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

Il faut en effet bien distinguer ce qui est « essayer de mesurer l'intérêt d'un projet pour la collectivité », l'ensemble de la collectivité – c'est un exercice que Jean-Michel CHERRIER vient d'évoquer et sur lequel je reviendrai ensuite – et l'exercice financier, où nous avons une dimension qui croise les investissements, le plan de financement, le budget, etc.

Jean-Michel CHERRIER a dit tout à l'heure que la mise au point du plan de financement était une chose qui arrivait au moment de l'enquête publique. Il y a eu une demande appuyée des partenaires pour qu'une mission de financement soit déclenchée rapidement, sous l'égide de l'Etat, pour que ce sujet soit traité dans les études qui viennent.

A côté de cela, nous avons donc, depuis le début, des études socio-économiques. Le bilan socio-économique, c'est un exercice qui est cadré réglementairement, où nous essayons de trouver des indicateurs pour mesurer l'intérêt du projet pour la collectivité. C'est donc mettre en balance, d'un côté, les coûts et les inconvénients et, de l'autre, les avantages. Le tout avec une unité qui est l'euro, puisque nous essayons, pour pouvoir ramener l'ensemble de l'évaluation des avantages et des inconvénients, de convertir l'ensemble en euros. L'évaluation socio-économique permet surtout de comparer les projets entre eux.

Il y a principalement des indicateurs comme le taux de rentabilité interne. C'est un indicateur qui a été très important, qui l'est un peu moins aujourd'hui. C'est surtout la valeur actualisée nette du projet qui est regardée.

Dans les études que nous avons menées, le taux de rentabilité de l'ensemble du projet était au-delà du 4 % qui était considéré jusqu'à très récemment comme le seuil minimal de rentabilité.

Sur le plan financier, encore une fois, l'essentiel du travail est devant nous, d'ici l'enquête publique.

**De la salle**

Tout cela est-il consultable ?

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

Les études socio-économiques ont été mises sur le site depuis la phase précédente, déjà.

**De la salle**

Nous ne savons toujours pas pourquoi deux gares à 25 kilomètres l'une de l'autre, alors que nous sommes une zone semi-rurale. Un TGV n'est pas un TER. C'est très étrange. Cela existe nulle part en France.

**De la salle**

Une dernière question pour moi. Je voudrais savoir qui décide, quand, et sur quels critères.

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

Encore une fois, je réponds le plus précisément possible. Il n'y a pas une personne qui décide ; je suis désolé, vous n'aurez pas de nom pour la personne qui va valider. Il n'y a pas de nom. Il y a un ensemble de positions qui sont exprimées par le maître d'ouvrage, validées et entendues dans le cadre du Comité de pilotage.

Ce Comité de pilotage, s'il valide les propositions du maître d'ouvrage, est soumis, dans le cadre d'un dossier ministériel, au Ministre, qui prend la décision de valider la poursuite des études sur les scénarios qui sont retenus. C'est exactement le cadre des validations et des décisions ministérielles que vous retrouvez sur le site, qui ont validé, d'une part, les zones de passage préférentielles et, d'autre part, les fonctionnalités et les études. C'est donc un ensemble entre les propositions du maître d'ouvrage et l'expression du territoire, le Comité de pilotage qui retient ces propositions et une décision ministérielle qui est saisie et qui gère le projet.

**De la salle**

Vous n'avez pas parlé des critères.

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

Ce sont tous ceux dont nous discutons aujourd'hui. C'est ce que vous pouvez regarder au niveau du site dans le cadre des fiches secteur. L'ensemble du projet est mis en comparaison des enjeux de transport, des enjeux financiers, des enjeux d'aménagement du territoire et de desserte ferroviaire. Cet ensemble a un nom un peu barbare : il s'appelle la « matrice multicritère », dans laquelle nous jugeons un peu tous les effets et dans laquelle nous essayons d'avoir des logiques de comparaison des différents tracés. Puis, nous venons mettre l'expression des territoires sur ces éléments préférentiels, et nous essayons de présenter, à partir de cet ensemble-là, ce qui nous paraît être les éléments qui ressortent le plus fondamentalement, et nous les présentons au Comité de pilotage.

L'Etat vérifie la pertinence de ces propos, parce que nous avons d'une part une présentation des enjeux environnementaux à l'Autorité Environnementale, d'autre part, parce que nous avons une présentation du calcul socio-économique au Commissariat Général aux Investissements. Si nous ne franchissons pas cette barrière parce que les critères ne sont pas respectés, parce que l'Etat ne met pas son blanc-seing sur les zones de traitement administratif de bilan et d'impact écologique, nous reprenons nos études ou le projet prend une autre dimension. Si ces dossiers sont traités et sont validés, alors, nous passons à l'étape qui est la mise à l'enquête d'utilité publique.



**De la salle**

Vous n'avez pas parlé de la population.

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

La population est là. Elle est dans le cadre de la concertation, à chaque reprise, à chaque sujet que nous avons mis en place. En 2011, après les décisions d'une concertation sur les zones de passage et sur les fonctionnalités. En 2013, sur les Zones de Passage Préférentielles. Et aujourd'hui, sur les tracés, c'est une concertation publique. Demain, dans le cadre du choix des tracés, la concertation continue pour l'optimisation des tracés. Cela fait partie du processus de rencontres et d'échanges avec le territoire.

**Un habitant de Sophia-Antipolis**

J'ai assisté à plusieurs réunions. Cela permet de prendre un peu de recul, de se faire une opinion, une opinion non pas simplement individuelle, mais dans le cadre de l'habitat, et de l'habitat, notamment, qui participe à la CASA, non pas d'un point de vue politique, mais du point de vue groupement d'habitants. Je n'ai pas les chiffres en tête, mais c'est 160 000 personnes, je crois. C'est approchant ou pareil.

Individuellement, chaque commune représente – cela nous a été reproché tout à l'heure, ou fait remarquer – par rapport à PACA, pas grand-chose. Par rapport à la CASA, si nous arrivons à nous entendre d'ici une date extrêmement courte, nous l'avons bien compris, avant la fin du mois, pour s'exprimer, déjà, par rapport au projet, ou s'exprimer contre un positionnement, ou s'exprimer contre le projet. Evidemment, c'est dur de faire l'unanimité sur ces questions-là.

C'est d'autant plus difficile que vous parliez à l'instant, en réponse à Monsieur, des multicritères, de l'approche multicritère que vous avez et que j'ai déjà pu voir sur le site. Cette approche, c'est extrêmement difficile, si l'on veut concrètement et honnêtement se faire une opinion.

Dans le multicritère, par exemple, pour parler de la question qui nous intéresse plus sur Sophia – mais pas seulement – le fait que la proposition 1B ait des points d'interrogation dans pas mal d'items, c'est intéressant pour se faire une opinion. Ou elle n'apparaît pas du tout dans le bilan de la matrice multicritère.

A l'inverse, pour parler des gares, la position sur les Bréguières est dans le rouge, quelque part. Il y a différents points, il faut regarder les éléments, les documents. C'est dans le rouge. Le rouge, généralement, quand il y a une classification, c'est rédhibitoire. C'est quelque chose qui est écarté. Donc, d'un côté, vous écartez. De l'autre côté, vous positionnez une gare centrale qui n'a pas l'aval de tout le monde, évidemment, pas celui de Biot. C'est bien compréhensible, et c'est normal. D'ailleurs, aucune des gares, semble-t-il, n'a d'aval.

La troisième, celle qui sortait du chapeau à la demande des élus valbonnais, malencontreusement, n'a pas eu le temps d'être étudiée.

Il faut savoir que la date butoir nous a été annoncée tout à l'heure, c'est le 19, quelque part, et avant le 19, car il s'agit quand même de faire une présentation au public déjà plus finalisée et avancée. Si, d'ici là, vous avez le temps de faire toutes ces études, chapeau !

Autre élément pratique, quand nous allons sur le site de la SNCF, qui est fort bien fait bien qu'il y ait beaucoup d'entrées – on s'y perd – si nous insistons, nous pouvons voir les avis, nous pouvons voir les réponses, c'est très

intéressant. Ce que je remarque dans les avis que j'ai pu observer, en tout cas au plan local, c'est que nous ne voyons quasiment que des avis négatifs.

Cela m'a questionné, ces avis négatifs. Je me suis dit : « *Ce n'est pas normal, ce n'est pas possible. Il y a sûrement des gens qui sont pour sponsoriser le projet, même si ce n'est pas sincère* ». Vous allez peut-être me dire le contraire, mais j'ai compris que, lorsque nous nous exprimons, je l'ai fait, nous pouvons dire « *Mon expression, je veux qu'elle soit transcrite ou non* » sur le site.

J'imagine que ceux qui sont dans le sens du projet ou dans des sens non communs sont cachés. Des avis cachés, c'est intéressant, dans la démocratie, c'est quand même très intéressant. Comment voulez-vous que nous appréhendions l'argumentation si elle est cachée ? La SNCF, elle, peut le faire. Elle a de la chance.

*Applaudissements.*

Tout à l'heure, j'entendais parler de ferroutage. Je voulais en parler, évidemment, parce que, quand nous voyons le taux d'occupation de notre autoroute avec transports internationaux, nous sommes sacrément bien positionnés. La réponse à cela au plan local, eh bien, écoutez, c'est à peine l'embryon d'une réponse.

Par contre, on se polarise sur le positionnement d'une gare, d'une boucle TER, comme si c'était plus important. Dans votre programme, vous parlez quand même du désengorgement de Sophia. Je veux bien, mais Sophia, ce n'est pas toute la région. Ce n'est pas l'autoroute qui dessert la région et qui est de plus en plus impactée par le fait que, pour le ferroutage, il n'y a pas de solution mise en place localement. Nous sommes quand même très en butte à ces problèmes au plan régional. Merci.

*Applaudissements.*

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

La position que vous avez sur la matrice multicritère, vous l'avez vue, il n'y a donc pas que du rouge sur Bréguières. C'est un échange.

Du coup, je me permets de rectifier.

#### **Un habitant de Sophia-Antipolis**

Il n'y en a pas sur les autres.

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

Si, il y en a un peu. La matrice multicritère permet de gérer tous les critères et donc d'avoir une approche. Effectivement, c'est discutable aussi, mais cela fait partie des éléments qui sont mis à la concertation. Cela peut se rectifier. Cela fait partie des éléments pour lesquels nous discutons. En tous les cas, c'est une position qui est prise à un moment donné dans les études.

Sur les points d'interrogation, nous avons quelque chose qui est très simple, qui fait partie des conditions dans lesquelles le maître d'ouvrage a présenté, dans le Livret 4, des études de tracé qui datent de longtemps. Le Livret 5 représente la position des élus, qui ont accepté le principe qu'à partir du moment où ils demandaient des tracés et des positions de gare qui arrivaient, le maître d'ouvrage n'était pas en mesure de faire les études, ce qui

est normal, puisque cela fait deux ans que nous faisons des études. C'est donc un choix, qui a été porté, de présenter à la concertation des choix de tracé.

Je pense que l'expression du territoire que j'entends aujourd'hui ne prend pas en compte les études, mais bien les positions de gare. L'expression peut donc se faire malgré cela, ce qui ouvre quand même les discussions. Mais vous avez raison, dans la mesure où ces choix seraient faits – et le maître d'ouvrage l'a parfaitement évoqué – il y aura des études complémentaires pour vérifier l'ensemble des éléments qui vont être évalués.

Sur les avis cachés sur le site internet, il n'y a aucun avis caché sur le site internet, strictement aucun. Tous les avis qui sont positionnés le sont. La question de demande des personnes qui ne souhaitent pas apparaître sur le site, les avis sont conservés. Ils sont positionnés chez nous. A partir du moment où les gens ne souhaitent pas qu'ils soient publiés, nous ne les montrons pas, ce qui est normal. Nous posons la question, et il n'y a que ceux qui acceptent d'être publiés qui le sont. C'est tout à fait logique.

La question du ferroutage est un sujet qui a beaucoup été discuté. Les conditions d'enlèvement des trafics fret partent par l'organisation de la partie rhodanienne et par l'ouverture du Lyon-Turin. Les conditions mêmes de réalisation de ces ensembles-là, pour les réseaux vers l'Italie, c'est à la fois le bateau sur les liaisons Espagne-Italie, 50 % du trafic. Pour le reste, une bonne partie en ferroutage sur la vallée du Rhône et le passage du Lyon-Turin.

### **Un habitant de Sophia-Antipolis**

C'est réglé, nous sommes tranquilles.

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

Ce n'est pas réglé, mais ce sont les conditions strictes des positions de l'Etat, de faire de la massification sur le transport ferroviaire et le ferroutage sur l'axe rhodanien et le Lyon-Turin. Donc, sur la zone azurienne, compte tenu, exactement, de l'ensemble des contraintes que nous avons, il n'a pas été jugé pertinent de développer le ferroutage.

### **Thomas ONZON, Directeur des services techniques, ville de Cannes**

Je ne vais pas commenter ou donner un avis sur telle ou telle implantation entre les différents sites sur Sophia. Par contre, je vais rebondir sur la remarque de Monsieur concernant le quatrième site. Comme le site des Bouillides, il est arrivé lors de la concertation avec les élus. Il faut savoir que, lors des précédentes concertations, en 2011, le site de Cannes n'avait pas été retenu à l'époque, parce qu'il était envisagé le site de Cannes centre, où réaliser une gare souterraine sous la gare de Cannes centre, avec toute la traversée de Cannes en tunnel coûtait au bas mot 1,5 milliard d'euros de plus. Ce n'était de toute façon pas faisable ou pas raisonnable de l'envisager.

Les décisions ministérielles, à l'appui des tracés, des positions dont il est question aujourd'hui et qui datent de 2013, commencent à l'est du site de Cannes Marchandises. Sans remettre en cause tout le schéma général, la remarque que les élus de Cannes et de l'ouest du département (CAPL, CAPG) font, c'est de dire : « *A la sortie*

*du tunnel tel qu'il est envisagé sur les schémas qui sont montrés là, il y aurait peut-être une opportunité à installer une gare ».*

Aujourd'hui, la gare qui a le plus de voyageurs longue distance, c'est celle de Cannes, et de très loin si Nice Ville est mise à part. C'est-à-dire que c'est surtout à Cannes, entre les congrès et ce genre de chose, que les trajets longue distance se font par train.

La position des élus cannois était de dire : « *N'y a-t-il pas moyen de rajouter dans ce projet une gare qui serait TER-TGV à La Bocca ?* » Nous ne discutons pas de « faut-il », « ne faut-il pas », « ici » ou « là », sur la partie Sophia, mais de dire que cette gare-là aurait un sens.

Donc, oui, des élus sont favorables à l'implantation d'une gare TGV. La ville de Cannes, la Communauté d'agglomération des Pays de Lérins et celle du Pays de Grasse ont délibéré pour soutenir cette hypothèse, non exclusive de ce qui est ici. Je ne me prononcerai certainement pas sur ce qui est vu ici.

### **De la salle**

Les conséquences sont pour nous.

### **Thomas ONZON, Directeur des services techniques, Ville de Cannes**

J'entends « les conséquences ». Les conséquences sont indépendantes. Le choix d'une gare à Cannes a ou n'a pas, peut avoir ou peut ne pas avoir des conséquences sur Biot. C'est la suite des tracés qui l'impactent. Cela a été dit tout à l'heure, c'est notamment les histoires de profondeur et de passer sous les rivières. Pour cela, Cannes ou pas Cannes, comme disait tout à l'heure Monsieur CHERRIER, c'est complémentaire. Ce n'est pas exclusif et ce n'est pas ce qui aura, sur les débats ici, plus ou moins d'importance. Mais oui, il y a un site qui reçoit des faveurs d'élus.

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

Je vous propose que nous arrêtions. Il est 22 heures. Je pense que la plupart des personnes qui lèvent le doigt se sont exprimées, à plusieurs reprises, qui plus est. Je propose donc à Madame le Maire un mot pour clôturer la réunion, en vous remerciant pour votre présence et votre participation.

### **Guilaine DUBRAS, Maire de Biot**

Merci à tous. Vous voyez, le débat est certain. Le débat a parfois été vif, mais je pense que vous avez pu comprendre combien nous étions touchés, très profondément, dans notre territoire, dans nos richesses, aussi. Madame a très, très bien parlé tout à l'heure sur les richesses touristiques et ce qui fait aujourd'hui l'attrait de Biot. Il n'est bien sûr pas question que cela soit remis en cause.

Ce projet pose le problème des transports. Sans refaire tout un exposé là-dessus, la Communauté d'agglomération est en charge du problème des transports. Bien sûr qu'elle travaille. Bien sûr qu'elle travaille sur le bus-tram. Nous parlions tout à l'heure du 230. Le 230 pourrait même aller beaucoup plus vite, parce qu'il y a un projet de le faire rouler aux heures de pointe sur la bande d'arrêt d'urgence en site propre. Ce sont des

solutions pas chères, efficaces, et qui vont vraiment faire fonctionner tout de suite des axes que sont les axes est-ouest.

Nous en avons parlé plusieurs fois ce soir, il y a aussi des solutions innovantes, qui sont moins impactantes et moins chères comme peut l'être le câble. Il y a aussi, tout simplement, le développement du télétravail. Bientôt, nous aurons nos communes qui vont être en fibre jusqu'à la maison. Ce seront des choses sur lesquelles il faut aussi agir.

Nous avons vu que la CASA, récemment, a aussi signé avec l'association Choisir Vélo. Choisir Vélo, ils sont venus avec nous à Biot, n'est-ce pas, Gisèle, pour travailler avec nous sur notre nouveau Plan Local d'Urbanisme pour éventuellement faire les réserves foncières qu'il faut pour faire des pistes cyclables.

Ce sont toutes ces petites choses qui vont, elles, changer notre quotidien. La voiture, nous ne la supprimerons pas. Ce qui fait la richesse de notre territoire, c'est aussi que nous sommes en diffus. Il y a donc forcément un reste de voitures qui va exister. Il ne faut pas penser que nous supprimerons la voiture, ce n'est pas possible.

Voilà les choses que je voulais dire.

Et puis, bien sûr, l'aménagement du territoire, faire des logements pas très loin des lieux de travail. Nous y travaillons aussi, à Biot, dans notre révision du Plan Local d'Urbanisme. Et, bien sûr, il faut préserver les trames vertes, les trames bleues, les paysages. C'est très important, les paysages. La CASA est en train de faire un plan de paysage. Inutile de dire que nous voulons travailler là-dessus aussi.

Je voulais aussi dire que, parmi le Comité de pilotage où il y a les financeurs des études, nous trouvons trois Départements, les trois Conseils départementaux, les trois Métropoles, mais nous ne trouvons pas les communautés d'agglomération. La CASA ne fait pas partie des financeurs et, je le rappelle, je l'ai dit en préambule, la CASA a voté une motion le 26 septembre dernier qui émet les plus extrêmes réserves sur ce projet.

Nous pouvons toujours essayer de chercher. Valbonne a essayé de le faire. Villeneuve-Loubet a essayé de voir s'il pouvait y avoir un intérêt pour un transport en commun type TER. Nous ne pouvons pas le leur reprocher.

Nous avons quelque chose qui était tellement impactant, et Monsieur CHERRIER le sait. Ils sont venus une fois à Biot, et nous leur avons dit : « *Dans ce que vous nous proposez, il n'y a rien qui nous plaît* ». Et nous ne nous sommes pas revus, c'est sûr. C'est sûr qu'à Biot, nous nous sommes positionnés très tôt, parce que nous avons vu l'impact violent que cela pouvait avoir sur notre environnement et sur nos finances publiques.

Je viens de parler des financeurs, et ce sont tous des instances publiques. C'est nous qui payons. C'est notre argent, et il faut l'orienter au bon endroit. Voilà ce que je voulais dire.

Ce que je voulais dire aussi, c'est que vous avez pris un peu plus la mesure de ce projet. Vous pouvez donc aller déposer, cela a été dit, sur le site de la Ligne Nouvelle. A la Mairie annexe, qui a l'avantage d'être ouverte toute la journée, donc même le midi, vous pouvez aller déposer sur le registre qui est en Mairie annexe. Et puis, rejoignez l'association Basta, qui est l'association citoyenne qui va permettre de faire parler.

Je suis Maire de Biot. Nous l'avons vu tout à l'heure, Biot, ce sont 10 000 habitants. Nous sommes soutenus par la CASA. Je vous garantis que, le 26 septembre, que ce soit Monsieur LUCA, Député-Maire, Monsieur le Sénateur de Valbonne, notre Sénateur, qui est conseiller municipal à Valbonne, et Jean LEONETTI, ils ont, à mes côtés, soutenu vraiment fortement le fait que l'impact environnemental allait être fort.

Je voulais aussi vous dire quelque chose. J'ai été très, très affectée quand j'ai reçu l'arrêté préfectoral autorisant, pour les études de la Ligne Nouvelle, l'autorisation de saccager la nature, de déplacer les espèces, etc.

Quand on pense qu'au mois d'avril dernier, j'ai dû me battre contre la Préfecture à cause des pelles dans la Brague. Je n'ai pas pu mettre les pelles dans la Brague dans le cadre de la loi pour réparer les berges qui risquaient d'emporter la route. J'ai fait cela contre la loi, parce qu'il y avait une espèce protégée. Et aujourd'hui, il y a un arrêté préfectoral qui autorise à piétiner les grenouilles, les plantes, les tortues, etc., sans aucune distinction. Vous trouverez l'arrêté préfectoral, il y a deux pages d'espèces que l'on peut déranger, voire détruire.

Cela veut dire que le Maire de Biot a du cœur, que le Maire du Biot est prête à y aller. Vous me connaissez, je n'ai pas peur d'affronter, même le Préfet des Alpes-Maritimes, comme cela m'est arrivé en juillet dernier, mais avec vous tous je serai mille fois plus forte. Toute mon équipe municipale est à mes côtés. Toute l'équipe majoritaire de Biot a voté la motion le 18 mai dernier. Nous sommes là, mais les élus seuls, cela ne suffira pas. Nous avons besoin de vous. Nous le savons.

Biot sait se battre. Il y a des précédents sur la commune. De gros groupes ont entendu parler de Biot et en entendent toujours parler. Nous savons nous battre. Nous nous battons honnêtement, avec des arguments intelligents, et je vous fais confiance. Basta, la Ligne Nouvelle !

*Applaudissements.*

*La réunion se termine à 22 heures 15.*