

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION DE CONCERTATION PUBLIQUE LOCALE

BIOT

SYNTHESE

VERSION 1 – 09/11/2016

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :



DATE ET LIEU

09/11/2016
Biot

18h30

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 400**EN TRIBUNE**

Jean-Michel CHERRIER
Nicolas GUYOT
Roland LEGRAND
Philippe QUEVREMONT

SNCF Réseau – Directeur de la mission LNPCA
SNCF Réseau – Directeur des études
SNCF Réseau – Directeur des gares nouvelles
Garant de la concertation

Durée de la présentation SNCF Réseau : 27 minutes**Durée des échanges avec le public : 2h55**

La réunion publique locale a démarré avec 30 minutes de retard, le temps d'accueillir et d'installer dans la salle l'ensemble des nombreuses personnes venues assister à la réunion.

Après l'introduction liminaire de Stéphane SAINT-PIERRE (cabinet Nicaya conseil), assistant au maître d'ouvrage pour la concertation, sur le cadrage de la réunion publique, celle-ci s'est déroulée en 4 temps :

- Mot d'accueil de Madame le Maire de Biot pour féliciter l'importante mobilisation des Biotois sur le projet LNPCA. Elle a exposé le positionnement de la commune de Biot contre le projet de Ligne Nouvelle, rappelant la motion votée en conseil municipal le 18 mai 2016, dans laquelle les élus demandent à SNCF Réseau de reconsidérer le projet avec une vision globale de l'axe Nice-Marseille, de proposer un projet cohérent et soutenable en matière de finances publiques et d'environnement et d'abandonner toute proposition de passage sur le territoire biotoit. Madame Le Maire a évoqué également la motion de la CASA, émettant d'intenses réserves sur le projet. Elle a ajouté que les élus de Valbonne avaient également jugé ce projet inacceptable en l'état.

Elle a listé les arguments à l'encontre du projet :

- o Le coût du projet (4Mds€) trop élevé au regard des bénéfices apportés ;
- o L'horizon de mise en service du projet (2030) en décalage avec les besoins de déplacements et leur évolution ;
- o L'impact environnemental très élevé sur Biot, une commune déjà fortement impactée par les risques d'inondations ;
- o L'impact sur le parc départemental de la Brague ;
- o L'absence d'intérêt général du projet pour les Biotois et les Sôphopolitains ;
- o L'étude de la FNAUT qui stipule qu'une gare TGV augmenterait les encombrements routiers ;
- o Les difficultés que rencontre le développement du TGV en France (rentabilité des lignes en baisse, projets non financés, bénéfices limités).

Madame le Maire a également déploré l'absence de concertation avec les élus qui s'est résumée

selon elle à la présentation des variantes de tracés sur une carte qu'elle n'a pu conserver et a fait part de la réaction du Préfet, Monsieur Colrat stipulant en réunion des élus « nous ferons sans l'avis de Biot ». Madame Le Maire a conclu par deux requêtes : que la parole soit prioritairement donnée aux Biotois et que le débat soit correcte, ferme, argumenté et respectueux (11 minutes) ;

- Mot d'accueil de Monsieur QUEVREMONT, garant de la concertation qui a rappelé son rôle dans la concertation. Il a précisé que les modalités de concertation mises en place et validées par le COPIL permettent de donner la parole à l'ensemble des citoyens. Pour équilibrer les temps de paroles, il a demandé à SNCF Réseau de ne pas dépasser 30 minutes de présentation et au public d'exprimer un avis en 3 minutes et de formuler une question en 1 minute. Il a conclu en demandant au public de respecter les règles de courtoisie dans les échanges et de chercher à convaincre (2 minutes) ;
- Présentation, par SNCF Réseau, des variantes de tracés et de positions de gares des aménagements de priorité 1 sur l'ensemble du territoire, entre Marseille et Nice, dans les Alpes-Maritimes et plus spécifiquement sur le secteur de Biot (27 minutes) ;
- Echanges avec le public (2h55).

THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES

La quasi-totalité des 51 interventions a porté sur l'expression de l'opposition au projet. Les principales raisons évoquées pour s'opposer au projet ont été :

- Les impacts environnementaux, y compris l'aggravation du risque d'inondation, sur le bâti, sur la qualité de vie (nuisances sonores, visuelles, paysagères) et sur l'attractivité touristique du département que génèrerait le projet ;
- La difficulté pour les habitants de Biot d'entrevoir les bénéfices que leur apporterait le projet ;
- La non pertinence de développer ce projet par rapport aux besoins locaux qui s'expriment principalement en déplacements du quotidien ;
- Le coût du projet et les difficultés qu'il y aurait à le financer ;
- La préférence accordée à la poursuite de la 3^{ème} voie littorale et à l'amélioration de la ligne existante en lieu et place du projet de LNPCA ;
- L'inadaptation du projet à la desserte de la technopole, aménagée de manière diffuse, et à la problématique des besoins du quotidien que des transports collectifs alternatifs (bus-tram, cars,...) pourraient améliorer ;
- L'absence de desserte pour les habitants en dehors de Cannes ou Nice ;
- La suspicion que le projet en l'état soit un alibi pour faire passer des TGV par la suite ;
- Le risque que les solutions apportées par le projet ne soient obsolètes en 2030 ;

■ La non prise en compte du fret dans le projet.

La **concertation** est la thématique qui a été le plus largement abordée au cours de la réunion publique.

Un participant a formulé auprès du garant de la concertation la demande de disposer de cartes plus claires et plus lisibles pour présenter les tracés et de supprimer le terme « TGV », la Ligne Nouvelle n'étant pas une LGV. SNCF Réseau a précisé que la LNPCA permettra aux TAGV (Trains Aptés à la Grande Vitesse) de circuler, au maximum à 220 km/h.

Une remarque a porté sur les horaires de permanences qui ne permettent pas aux personnes travaillant de s'y rendre. SNCF Réseau a répondu que les réunions publiques locales ont été organisées en fin d'après-midi pour offrir au public un dispositif complet d'information et de participation.

Une participante a indiqué que, lors de la phase amont de concertation des élus, seuls les maires avaient été rencontrés et non tous les élus. Elle a ajouté que les maires des communes de la CASA qui se sont exprimés durant cette phase se sont positionnés en faveur du désengorgement de Sophia Antipolis mais contre le projet LNPCA en l'état. SNCF Réseau a répondu qu'en effet, la concertation s'était déroulée avec les maires qui, pour certains d'entre eux, avaient choisi d'associer aux échanges leur conseil municipal. Concernant l'opposition des maires de la CASA au projet, SNCF Réseau a invité les participants à lire le verbatim de la réunion publique de Villeneuve-Loubet au cours de laquelle Monsieur LUCA s'était exprimé en faveur du projet.

Plusieurs participants ont souhaité savoir ce qu'il adviendrait du projet à la fin de la phase de concertation si la majorité des Biotois se positionnait à son encontre. SNCF Réseau a répondu que l'ensemble des avis exprimés durant la concertation du publique ferait l'objet d'une synthèse présentée au COPIL, en vue d'une décision ministérielle, et d'un bilan de la concertation transmis à la CNDP puis rendu public.

Un participant a déploré le fait que les tracés présentés lors de la concertation en 2011 étaient différents de ceux présentés aujourd'hui. SNCF Réseau a précisé qu'en 2011, des fuseaux de passage, et non des tracés, avaient été soumis à la concertation. Sur la base du bilan de cette concertation, une décision ministérielle a validé des Zones de Passages Préférentielles ; c'est à dire des espaces à l'intérieur desquels les tracés aujourd'hui présentés, ont été recherchés et étudiés.

Un participant a rappelé qu'en réunion préfectorale, la majorité des élus s'était exprimée en faveur d'une variante de gare à Cannes La Bocca et a souhaité comprendre pourquoi cette variante n'était pas prise en compte par SNCF Réseau. SNCF Réseau a précisé que cette variante de gare à La Bocca avait bien été prise en compte et faisait partie des quatre solutions proposées pour la gare Ouest Alpes-Maritimes (Livret 5 du dossier support de la concertation).

Plusieurs participants ont souhaité connaître la date limite de dépôt des avis, en lien avec la date du 19 décembre annoncée pour la réunion publique de synthèse dans les Alpes-Maritimes. SNCF Réseau a indiqué que les avis pouvaient être déposés via internet ou sur les registres jusqu'au 30 décembre 2016. SNCF Réseau a précisé que la réunion publique du 19 décembre avait pour objectif de faire une première synthèse des avis et points de vue exprimés et que les avis déposés jusqu'au 30 décembre seraient pris en compte dans le bilan de la concertation qui sera établi début 2017.

Un participant a demandé quelle était la gouvernance du projet. SNCF Réseau a indiqué qu'il était maître d'ouvrage du projet LNPCA, que la gouvernance du projet était assurée par Comité de Pilotage (COPIL), présidé par le Préfet de Région et regroupant la Région PACA, les Départements du Var, des Alpes-

Maritimes et des Bouches-du-Rhône, ainsi que les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Méditerranée et Nice Côte d'Azur., Il a précisé que le commanditaire du projet était l'Etat.

Un participant a fait remarquer que SNCF Réseau avait des réponses à toutes les questions et a souhaité savoir si un point spécifique abordé au cours de cette réunion avait posé problème. SNCF Réseau a répondu que plusieurs aspects du projet posaient des questions et soulevaient des problématiques et que, dans le cadre de la concertation, l'objectif était de pouvoir apporter un maximum de réponses à l'ensemble des questions et d'identifier celles qui devront nécessiter des approfondissements suite à la concertation publique de 2016.

La thématique des **impacts potentiels du projet de LNPCA** a été très largement abordée.

L'**impact environnemental** a été au cœur de plusieurs interventions. Un participant, rappelant que la commune était fortement exposée au risque inondation, a craint que le passage en tunnel n'aggrave cette situation. SNCF Réseau a répondu que des études hydrogéologiques et hydrauliques étaient menées pour ne pas aggraver les risques d'inondation. Les résultats de ces études (Fiches secteurs et Atlas environnemental) sont disponibles sur le site internet du projet et sont mis à disposition du public à l'occasion des ateliers environnement et développement durable.

Un participant a évoqué l'impossibilité de compenser la destruction de la faune et des habitats des espèces en voie de disparition. Un autre participant a ajouté que SNCF Réseau et la Préfecture de Région ne pouvaient s'affranchir des conventions environnementales signées entre la France et l'Union Européenne (Berne, Bonn). SNCF Réseau a confirmé que l'ensemble des études menées pour le projet s'inscrivait dans le cadre de ces conventions et du respect des obligations réglementaires.

Les impacts du passage de la variante des Bréguières dans le lit de la Valmasque ont été soulignés par un participant. SNCF Réseau a répondu que des études étaient menées en continu avec les services de l'Etat et que les obligations réglementaires étaient respectées.

Plusieurs participants se sont exprimés sur l'**impact du projet sur le bâti**. Un participant a considéré que le nombre de maisons impactées par les différentes variantes de tracés, présenté par SNCF Réseau, était sous-estimé. Un autre a ajouté qu'il estimait le nombre de maisons impactées à 450 (et non entre 0 et 150 selon les variantes). SNCF Réseau a souhaité que ces données lui soient transmises pour pouvoir les étudier. Les estimations produites par SNCF Réseau indiquent qu'au maximum moins de 10 habitations sont directement concernées pour la variante la plus impactante. Les autres habitations sont concernées par des incidences visuelles ou sonores, sachant que la réglementation en matière de limitation des incidences sonores s'appliquera pour les secteurs de passage en surface.

Un participant a souhaité savoir quelles nuisances sonores engendrait un passage en tranchée couverte. SNCF Réseau a présenté la méthode de construction de la tranchée couverte.

Les **impacts durant la phase travaux** ont également été abordés pour connaître le nombre de camions nécessaires à l'évacuation des déblais, ainsi que la durée des travaux. SNCF Réseau a indiqué que la phase travaux durerait entre 6 et 8 ans et qu'à ce stade des études, le nombre de camions nécessaires n'avait pas encore été estimé, sachant que la stratégie de gestion des matériaux et d'évacuation des déblais des tunnels qui seront creusés n'a pas été élaborée.

La question de l'impact du projet sur les documents d'urbanisme a été posée. SNCF Réseau a indiqué que, tant que le projet ne ferait pas l'objet d'un Projet d'Intérêt Général (PIG), il n'apparaissait pas dans les documents d'urbanisme pour ce qui concerne les sections de passage en surface et qu'ensuite, seules les

sections de ligne passant en surface apparaîtraient en tant qu'emplacements réservés. SNCF Réseau a confirmé qu'il était possible de construire sur des sections en tunnel.

Un participant a projeté une présentation des flux de circulation des travailleurs de la technopole Sophia Antipolis issue d'une enquête réalisée par Sophia Club Entreprises. Il a été précisé en commentaire que la technopole étant organisée de manière diffuse, le projet LNPCA ne permettrait donc pas aux gens d'accéder à leur lieu de travail et de répondre aux besoins du quotidien. Une cartographie de la répartition des lieux d'habitation des jeunes étudiants à Sophia-Antipolis réalisée par la CASA a également été projetée pour soutenir le propos. A également été projetée une photo de Nice Saint-Augustin, avant les travaux de réalisation de la voie rapide, montrant que la SNCF disposait alors d'emprises suffisantes pour construire une troisième voie entre Saint-Augustin et Nice Ville. Concernant la dispersion des lieux de résidence de travailleurs de Sophia, SNCF Réseau a précisé que, bien que les chiffres présentés ne soient pas exhaustifs, il existait une réelle difficulté de desserte de Sophia, impliquant le développement de modes de transports différents et complémentaires. SNCF réseau a ajouté que les temps de parcours et la capacité des bus 230 étaient sans commune mesure avec ceux du train entre Nice et Sophia.

Les techniques de construction des **tunnels, ainsi que leurs émergences en surface**, ont fait l'objet de 2 interventions. SNCF Réseau a expliqué que les tunnels seraient creusés au tunnelier et que les zones d'extraction des 4 millions de m³ de matériaux seraient définies dans le cadre des études d'approfondissement à venir, après le choix du tracé préférentiel. SNCF Réseau a précisé que, dans le cas des tunnels bitubes prévus dans le cadre du projet LNPCA, des émergences en surface pour les évacuations d'urgence devraient être réalisées tous les 5 kilomètres, conformément à la réglementation.

La thématique des **gares** a été soulevée par un participant ayant demandé s'il était possible de proposer une gare au Fuguerit enterrée afin de réaliser un passage en souterrain sous la Brague et de limiter les impacts sur le bâti. SNCF Réseau a répondu qu'une telle variante nécessiterait d'aménager une gare très profonde, donc non attractive et au coût difficilement soutenable pour le projet.

Un participant a demandé pourquoi la variante de gare aux Bréguières, initialement étudiée par SNCF Réseau, avait été mise de côté suite à l'opposition du Maire de Mougins, alors que les deux autres variantes, également contestées par les Maires des communes de la CASA, étaient conservées pour la concertation publique sur la LNPCA. SNCF Réseau a expliqué que les trois variantes proposées dans le livret 4 étaient soumises de façon identique à la concertation et qu'en aucun cas la variante des Bréguières n'était mise de côté.

Deux participants ont souhaité comprendre pourquoi la variante de gare à Cannes La Bocca n'était pas retenue, celle-ci faisant consensus auprès des communautés d'agglomération du Pays de Lérins et du Pays de Grasse. SNCF Réseau a précisé que le choix de réaliser une gare TGV à La Bocca était bien pris en considération dans le cadre de la concertation publique et ne remettait pas en cause la desserte ferroviaire de Sophia (compatibilité des 2 solutions).

La thématique des **variantes de tracés** a été abordée à plusieurs reprises. Un participant a souhaité savoir quelle était la variante préférentielle du maître d'ouvrage. SNCF Réseau a répondu que les 3 variantes présentées dans le livret 4 étaient les variantes initialement étudiées par le maître d'ouvrage et optimisant a

priori les conditions de passage. SNCF Réseau a ajouté que les propositions issues de la concertation avec les élus étaient présentées dans le livret 5.

Un participant a interrogé SNCF Réseau sur les garanties que le tracé sera bien réalisé en souterrain. SNCF Réseau a répondu que les sections prévues en tunnel seraient effectivement réalisées en souterrain.

Un participant a souhaité comprendre pourquoi dans le Var le projet d'amélioration du système ferroviaire ne nécessitait pas la création d'une ligne nouvelle contrairement aux Alpes-Maritimes. SNCF Réseau a répondu que dans le Var, le projet prévoyait la création d'un passage dénivelé au droit de la Pauline et que des améliorations étaient prévues dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région. Pour ce qui concerne le projet de LNPCA, le Var fait partie de la Priorité 2, à réaliser donc après 2030.

La thématique du **financement** a également été soulevée. Un participant a souhaité connaître le taux de remplissage minimum des trains minimum pour assurer la rentabilité d'un projet. SNCF Réseau a expliqué que l'évaluation socio-économique prenait en compte différents indicateurs en plus du taux de remplissage des trains, à savoir l'intérêt d'un projet pour la collectivité dans son ensemble.

La question de la clé de répartition du financement du projet a été soulevée. SNCF Réseau a répondu que pour les études, l'Etat et la Région PACA finançaient à hauteur de 25% et que les autres collectivités cofinanceurs intervenaient à hauteur de 6,5%. Pour définir les modalités de financement de la réalisation du projet, SNCF Réseau a indiqué qu'une mission de financement avait été demandée au gouvernement par les membres du Comité de Pilotage pour être mise en place en 2017.

La question de la **poursuite de la réalisation de la 3^{ème} voie** littorale a été posée. SNCF Réseau a expliqué que la réalisation de la prolongation de la 3^{ème} voie engageait un coût trop élevé au regard des bénéfices qu'elle apporterait : seulement 1 TER par heure en plus par rapport à l'existant, contre un doublement avec le projet LNPCA. SNCF Réseau a ajouté que le choix s'était donc porté sur le projet de LNPCA et que de nombreux travaux d'amélioration de la ligne existante seraient réalisés avant 2030 dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région.

Un participant a évoqué la **problématique du goulet d'étranglement** en entrée de Nice, avec une réduction du faisceau à 2 voies. SNCF Réseau a indiqué que les études d'exploitation prouvaient que les 2 voies entre Nice Aéroport et Nice Ville étaient suffisantes pour assurer les dessertes envisagées compte tenu de l'organisation ferroviaire et des aménagements prévus.

Un participant a demandé si la RN7 serait utilisée pour faire passer la LNPCA au droit de Saint-Laurent-du-Var. SNCF Réseau a indiqué que l'utilisation d'un tronçon de la RN7 pour décaler les voies existantes au sud était effectivement envisagée dans certaines variantes de tracé actuellement étudiées.

Madame le Maire a clôt la réunion, satisfaite du débat et rappelant que le territoire biotois était profondément touché par le projet. Elle a évoqué les solutions alternatives à la problématique des mobilités, à savoir, le bus-tram, le projet de voies réservées aux bus sur l'A8, le développement du télétravail, ... Elle a ajouté la nécessité de préserver les trames vertes et bleues du territoire. Elle a conclu en invitant les participants à

rejoindre l'association Basta Ligne Nouvelle Biot et à déposer un avis dans le registre.