

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
ÉTUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

ATELIER GÉOGRAPHIQUE NŒUD FERROVIAIRE AZURÉEN

SÉANCE N°2

28 NOVEMBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 09/12/2016

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



SOMMAIRE

RAPPELS ET RÈGLES DE TRAVAIL PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	3
LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE DANS LES ALPES-MARITIMES ET LES OBJECTIFS DE L'ATELIER	8
TRAVAIL EN ATELIER	29
SUITES	29

La réunion s'ouvre à 18 heures 15.

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

RAPPELS ET RÈGLES DE TRAVAIL PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

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

Mesdames et messieurs, bonsoir. M'entendez-vous correctement? Oui, ça va.

Bienvenue à ce deuxième atelier géographique EDD (Environnement Développement Durable) dans les Alpes-Maritimes, atelier qui fait suite au précédent atelier, où nous avons eu un certain nombre de groupes de travail. Aujourd'hui, nous allons compléter ce travail, d'une part avec des thématiques que vous avez demandées, et quelques points qui ont été abordés en réponse aux premières thématiques que vous aviez évoquées lors du premier atelier.

Je laisse Stéphane SAINT-PIERRE faire le point sur l'ensemble général. Je reviendrai ensuite sur le retour d'atelier.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bonsoir à tous. Sur le déroulement, tel que nous l'avons prévu, qui est un peu analogue à la séance précédente, je ferai quelques rappels.

Nous effectuerons un retour sur le premier atelier avec les questions qui avaient été formulées, sur lesquelles des réponses étaient attendues. En termes d'organisation du travail, nous avons cité des thématiques sur le *paperboard*. Ce qui est important, c'est que vous puissiez prioriser celles sur lesquelles vous souhaitez travailler ce soir (il n'est pas forcément évident que tout le monde souhaite travailler sur les mêmes thématiques), et donc que nous puissions organiser des groupes de travail. Juste après, il y aura une intervention de Jacques MOLINARI, qui projettera des éléments de présentation, avant de passer à la phase d'ateliers.

Nous organisons le travail, nous répartissons les groupes. Cela permet aux équipes de SNCF Réseau de préparer le contenu de chaque atelier qui sera retenu, de chaque thématique qui sera traitée en atelier. Ensuite, il y a une intervention de Jacques MOLINARI. Après cette intervention, nous avons prévu une dizaine de minutes d'interventions et, vraisemblablement, derrière, des échanges. Nous nous répartirons ensuite en sous-groupes sur les thématiques.

Sur l'organisation du travail, ce deuxième atelier s'inscrit dans le processus de concertation d'ensemble qui a été défini par SNCF Réseau et validé par le Comité de pilotage dans un

ensemble de démarches. Des réunions d'ouverture, des réunions publiques locales à la demande des municipalités, des réunions publiques sur les gares nouvelles se sont tenues, pour deux d'entre elles, dans les Alpes-Maritimes, et pour la troisième à Saint-Charles. Des ateliers géographiques ont eu lieu, deux dans les Alpes-Maritimes, deux dans les Bouches-du-Rhône. Le deuxième a lieu ce soir dans les Alpes-Maritimes, et demain soir dans les Bouches-du-Rhône. Différentes permanences permettent aussi au public d'avoir des précisions sur différentes dimensions du projet. Et puis, des réunions de synthèse auront lieu les 19, 20 et 21 décembre, respectivement dans les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône et le Var.

Donc, l'atelier a pour objectif d'approfondir certaines dimensions, notamment la prise en compte de l'environnement, les incidences du projet, ses dimensions en termes de développement durable. Ce sont les objets des ateliers. Ce qui est important, pour que le travail soit productif et constructif, et que les différentes personnes qui sont venues ce soir puissent avoir des éléments de réponse à leurs questionnements, est qu'il y ait une entente sur l'état d'esprit. C'est-à-dire que, pour que les équipes de SNCF Réseau puissent apporter des éclairages, nous vous avons demandé par avance quels étaient vos thématiques ou vos questionnements. Nous les avons regroupés par possibilités d'ateliers. Il va ensuite falloir que nous définissions quels sont les ateliers prioritaires et, sur cette base-là, que chaque groupe travaille sur la thématique qui est la sienne, sachant qu'il y a plusieurs groupes qui travailleront en parallèle, ce qui est indispensable pour avoir un certain niveau de profondeur dans les échanges. C'est l'objet même de ces ateliers. Je reviens sur les règles, qui sont aussi importantes, que ce soit entre les participants à un atelier ou dans la relation et les échanges avec les équipes qui sont mobilisées par SNCF Réseau ce soir. Il s'agit d'avoir du respect, de l'écoute, d'être bienveillant. Nous l'évoquons aussi parce que nous sommes dans le cadre d'un processus de concertation formel. Des photos de l'atelier sont prises, donc si vous avez une prévenance, notamment par rapport aux photos, merci de nous le dire. Nous éviterons de vous mettre dans le champ. Ensuite, dans les phases de travail en sous-groupes, il n'y a pas de *verbatim*, puisque nous sommes sur des échanges simultanés.

Voilà pour quelques éléments de cadrage. Nous proposons, si cela est possible, si vous avez des appels urgents à prendre, de les passer dans le hall pour ne pas perturber le travail collectif qui est engagé entre les participants et les équipes de SNCF Réseau.

Êtes-vous d'accord sur ces éléments liminaires ? Merci.

Tout le monde ne se connaît pas forcément parmi les participants. Il serait peut-être bien de faire un tour rapide pour que vous situiez les différentes personnes qui sont présentes.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)

Je suis le Garant de la concertation. Je suis indépendant. Je suis là pour veiller à l'information et à la participation du public.

Aurélien DELAY, usager

Je ne suis pas salarié de la SNCF. Je suis un simple usager. J'ai un avis sur la question, et je vais le donner.

Rémi QUINTON, association « TGV développement Var Nice Cote d'Azur »

Je suis Rémi QUINTON, de l'association TGV développement Var Nice Cote d'Azur.

Marie BENASSAYAG Vice-présidente déléguée aux transports, Conseil départemental des Alpes-Maritimes

Je suis Vice-présidente du Conseil départemental, déléguée aux transports.

Serge JOVER, Conseiller municipal, ville de Villeneuve-Loubet

Je suis Conseiller municipal de la ville de Villeneuve-Loubet.

Christelle CAZENAVE, services techniques, Conseil départemental des Alpes-Maritimes

Je travaille aux Services techniques du Département.

Philippe MARIE, services techniques, ville de Cannes

Je travaille aux Services techniques de la ville de Cannes.

Philippe GIMENEZ, usager

Je suis utilisateur de la SNCF.

Philippe MARGUIER, particulier

Je suis un particulier.

Francine BEGOU-PIERINI, GADSECA, ASEB

Je représente le GADSECA (Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur) et un regroupement d'associations, l'ASEB (Association de Sauvegarde de l'Environnement de Biot).

Patricia CHEMIN, habitante

Je suis une habitante.

Véronique PILLET, association « Basta Ligne Nouvelle Biot », APROTIBAC

Je suis membre du Conseil d'administration de « Basta Ligne Nouvelle Biot », Co-présidente de l'APROTIBAC.

Gilles BARRAS, association « Basta Ligne Nouvelle Biot »

Je suis habitant de Biot, agent immobilier sur Biot, et membre de « Basta Ligne Nouvelle Biot ».

Robert HENAFF, COFHUAT

Robert HENAFF, de la COFHUAT (Confédération Française pour l'Habitat, l'Urbanisme, l'Aménagement du Territoire et l'Environnement).

Oualid GHOUAIEL, citoyen

Je suis simple citoyen.

Bernard HEUSE, habitant de Mougins

Je suis un habitant de Mougins.

Jacques LANTERI, association Les Bréguières de Mougins

Jacques LANTERI, association « Les Bréguières de Mougins ».

Colette BIANCHI, exploitante agricole

Je suis exploitante agricole dans la vallée de la Siagne.

Sarah FRANCOIS-PONCET, Directrice juridique globale, Chanel

Je suis Directrice juridique globale chez Chanel.

Anne DUFERMON, Directrice des affaires publiques, Chanel

Je suis Directrice des affaires publiques chez Chanel.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Jacques MOLINARI, du GIR Maralpin.

Philippe CRETIN, Président de la FNAUT PACA

Je suis Président de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) région PACA.

Katrin MATTHES, habitante de Biot, Basta Ligne Nouvelle Biot

Je suis habitante de Biot et adhérente de « Basta Ligne Nouvelle Biot ».

Germain NALLINO, Président de l'association « Les Amis du Rail azuréen »

Je suis Président de l'association « Les Amis du Rail azuréen » et favorable à la Ligne Nouvelle.

Daniel CAROTENUTO, association « Les Amis du Rail azuréen »

Je suis Daniel CAROTENUTO, de l'association « Les Amis du Rail azuréen ».

Jonathan PRIESTER, service transport, DREAL PACA

Je travaille au service transport de la DREAL PACA.

Julien HUGOL, habitant de Biot

Je suis habitant de Biot.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Les autres intervenants font partie des équipes SNCF. Merci. Philippe QUEVREMONT s'est présenté.

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

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je ferai quelques retours sur le premier atelier.

Sur le premier atelier, différentes thématiques de travail ont été abordées. Des éléments de synthèse vous ont été adressés. Par contre, des questionnements sont restés « en suspens », et sur lesquels il n'y avait pas eu de réponse immédiate, parce que cela impliquait un travail complémentaire ou des investigations spécifiques de SNCF Réseau. Je vais essayer d'être fidèle à ce qui s'est passé et à ce qui a été restitué en fin de séance :

- la question de l'espace disponible pour l'insertion d'une gare à Cannes-La-Bocca ;
- le caractère suffisant ou pas des emprises sur le site de Cannes Marchandises ;
- le ou les raccordements à la ligne Cannes-Grasse, selon la configuration retenue ;
- la desserte entre Grasse et Cannes-La-Bocca, version TER/TGV ;
- les conditions et modalités d'insertion en Priorité 2 ;
- la nécessité ou pas de reconsidérer les tracés qui avaient été envisagés initialement, avec une desserte de la gare Ouest Alpes-Maritimes ;
- les éléments qui peuvent soutenir ou fonder la position du secteur grassois d'une perception d'une proximité plus grande avec le site de Cannes par rapport au site de Sophia.

C'étaient les questions qui touchent à la thématique de l'articulation des scénarios de gares à Sophia-Antipolis et à Cannes-La-Bocca. C'est l'une des thématiques que nous avons notées sur le *paperboard* pour que vous puissiez dire si elles vous intéressent ou pas. Nous allons venir sur les autres.

Deuxième élément, sur la desserte de la gare Ouest Alpes-Maritimes, des questions touchent à des informations ou des données sur le trafic ferroviaire, sur le trafic routier et sur les incidences à différents titres. Dans les questions qui ont été formulées et qui rentrent de manière potentielle dans le cadre de cet atelier, nous avons :

- la tarification TGV et le fait de pouvoir imaginer des utilisations des trains à grande vitesse pour des dessertes plus régionales ou locales, comme cela existe dans d'autres régions, et

l'incidence que cela est susceptible d'avoir sur les trafics, si cela ne modifie pas les trafics tels qu'ils avaient été envisagés ;

- les différents flux entre une gare à Sophia et le site de la Technopôle de Sophia, et la part possible du train par rapport aux autres modes d'accès, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), ou autres sur le site ;
- l'intégration et la prise en considération dans les différentes positions de gare à Sophia des différents projets existants, à des stades de maturité différents, en matière de transports en commun en site propre ;
- l'articulation, la bonne intermodalité ou les connexions entre les transports en commun et la desserte de la gare et du reste de la Technopôle.

Cette deuxième grande thématique fait aussi l'objet d'une phrase sur le *paperboard*.

Une question avait été formulée, et l'atelier ne s'était pas tenu la dernière fois, mais elle a été rappelée. Il n'y avait pas suffisamment de participants, mais elle avait été formulée. C'était les enjeux hydrogéologiques et la prise en compte de l'hydrogéologie, des nappes et des différentes zones, dans les tracés souterrains, bien sûr.

Une question a été formulée sur la gestion des déblais. La proposition est d'inscrire dans la thématique « enjeux hydrogéologiques », la question des déblais et de leur gestion.

Nous avons un thème sur tout ce qui relève des vibrations liées au passage des trains ou pendant les travaux et les implications en termes sonores de la phase de travaux ou de la phase d'exploitation, en régime permanent de passage des trains. C'est une thématique qui est aussi proposée, avec la nature des réponses que la SNCF est en capacité d'apporter à ces nuisances-là, sur un plan général. Je dirais qu'à ce stade-là des études, tant que les tracés ne sont pas définis, il n'y a pas encore de solution précise micro-localement définie. Ce sont des grands principes de traitement de ces questions-là.

Une dernière question a été formulée sur les incidences du projet, selon les variantes, sur le site du parc départemental de la Valmasque. C'est donc un autre atelier. Nous proposons d'intégrer dans cette thématique-là une question qui a été posée, d'une manière générale, sur les implications possibles du projet sur le parc de la Valmasque, et en particulier d'intégrer également dans cet atelier la question de la possibilité de décaler le site des Bréguières – qui a été proposé dans le cadre de la concertation –, de voir dans quelle mesure il serait possible de le décaler plus à l'est, avec là aussi, des implications différentes sur le secteur.

Une intervenante

Vous ne prenez que le parc de la Valmasque, et vous mettez de côté le parc de la Brague. Ce n'est pas pareil. Ce sont deux parcs différents.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Ce sont des questions qui ont été posées avant, de manière directe ou indirecte. Si vous avez des questions supplémentaires que vous souhaitez voir aborder, là, l'idée, c'était de vous écouter et de voir si elles peuvent s'inscrire dans une thématique macro qui est déjà introduite – dans ce cas, elle sera traitée dedans – ou si cela impliquerait un atelier spécifique. Nous le rajoutons sur le *paperboard* et, ensuite, nous vous demandons sur quel thème vous souhaitez travailler. Comme vous le souhaitez. Nous pouvons le rajouter. Je me tourne aussi vers les équipes de la SNCF.

Un intervenant

Nous pouvons intégrer avec la Valmasque l'ensemble des enjeux écologiques.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Si vous en êtes d'accord, Madame, nous rajoutons cette thématique sur le parc de la Valmasque et le parc de la Brague.

Une intervenante

Parce que cela impacte aussi le parc de la Brague, peut-être même plus.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

A ce stade, nous avons adressé toutes les questions qui étaient restées en suspens, plus les ateliers qui avaient été identifiés et non tenus, plus des demandes qui ont été formulées entretemps. Là, vous proposez de compléter, donc nous complétons sur le parc de la Brague. Est-ce qu'il y a d'autres dimensions que vous souhaitez aborder, hormis celle que Monsieur MOLINARI va traiter en intervenant à partir d'un document support sur d'autres modalités de desserte ou de traversée des Alpes-Maritimes, si j'ai bien compris le thème de votre intervention ?

Gilles DARRAS

Les plans altimétriques, vous ne les avez toujours pas ? Les plans de la voie par rapport au relief.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je suis surpris que vous disiez que nous ne les avons pas, mais je vais me retourner vers la SNCF.

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

Nous les avons.

Un intervenant

Vous les avez, mais ils sont comprimés, ils ne parlent pas du tout. Je parle de la voie par rapport au terrain naturel, l'altimétrie.

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

Je les ai. Vous pourrez regarder.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

J'ai besoin d'un *feedback* de la part des équipes SNCF, pour savoir s'il y a de la matière et pour savoir si nous l'intégrons dans un atelier ou dans un autre.

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

Je dirais : quelle est la question derrière ?

Gilles DARRAS

Par exemple, je vois sur la ligne des Bréguières que vous passez sur Leroy-Merlin. Leroy-Merlin, c'est en hauteur. Après, il y a un trou. Je ne vois pas les cotes de la voie. Vous devez avoir des plans altimétriques.

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

Oui, nous les avons.

Gilles DARRAS

Pouvons-nous les consulter ?

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

Nous ne diffuserons pas en tant que tels les plans au millième, parce que nous ne sommes pas à la précision au millième. Nous sommes par contre prêts à en discuter, c'est-à-dire à dire où en sont nos études aujourd'hui, sachant qu'il y a des degrés de variabilité – nous l'avons déjà expliqué un certain nombre de fois – autant en plan qu'en altimétrie. Donc, ce que nous disons aujourd'hui n'est pas le définitif. Nous pouvons dire ce que sont nos plans, mais nous ne sommes pas à une précision au millième.

Nous avons en effet des plans au millième, qui reproduisent une hypothèse du tracé d'aujourd'hui, mais qui va varier dans le futur – c'est absolument certain – dans les études à venir. Nous pouvons dire ce qu'il en est aujourd'hui de nos études et vous donner les cotes par rapport à la Brague, là où nous la franchissons, le déblai par rapport au niveau où nous sommes, mais nous ne diffuserons pas les plans, parce qu'ils n'ont pas de crédibilité à ce stade des études. Il ne faut pas les prendre pour argent comptant à la précision à laquelle ils existent.

Gilles DARRAS

C'est difficile de se rendre compte...

Une intervenante

Cela rajoute une imprécision. Comme le disait mon voisin, Gilles DARRAS, il y a déjà l'imprécision sur la question altimétrique. Elle se rajoute à l'imprécision de votre carte, puisque vous travaillez sur des cartes IGN d'il y a plus de vingt ans. J'ai fourni une carte IGN d'il y a dix ans, au 20 000^{ème} ou au 25 000^{ème}. Elle est déjà beaucoup plus précise.

Gilles DARRAS

Saint-Philippe n'est pas marquée, là. Les bâtiments de Saint-Philippe n'y sont pas.

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

La précision sur cela n'a rien à voir avec l'altimétrie. Cela ne se cumule pas, car ce sont deux sujets différents. C'est la prise en compte des éléments qui sont en surface, sur laquelle vous pouvez travailler, et l'altimétrie, qui sont deux sujets totalement différents.

Au sujet de l'altimétrie, nous avons déjà donné les éléments. Nous avons apporté toutes les précisions de hauteur de franchissement – il y en a vraiment un tout petit peu. Je ne sais pas trop quelle est la question par rapport à cela, puisque nous avons déjà posé les plans. Nous pouvons reprendre les plans d'altimétrie que nous avons, qui avaient été présentés, pour montrer les différentes courbes de niveau. Cela ne change pas la hauteur du passage de la Brague. Si vous voulez prendre un centimètre pour aller vérifier, cela n'a pas tellement d'intérêt. Nous passons à telle hauteur à la Brague. Nous avons suffisamment d'études de tracé pour pouvoir vous donner les éléments. Je ne sais pas quel but vous poursuivez mais, en tout cas, nous vous donnons tous les éléments.

Gilles DARRAS

Nous essayons de comprendre.

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

Nous vous avons donné tous les éléments de compréhension avec les tracés. Il n'y a pas de souci. Nous allons pouvoir travailler dans l'atelier pour avoir ces éléments-là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je propose que nous l'intégrions dans l'atelier « Partage d'informations et de données » sur les variantes Ouest Alpes-Maritimes, s'il faut revenir sur les coupes altimétriques. Je propose que ce soit inscrit dans l'atelier « Partage de données » sur les variantes Ouest Alpes-Maritimes.

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

Aucun problème.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres interventions par rapport à ces thématiques, avec les éléments de contenu que nous avons évoqués précédemment ? Est-ce que c'est bon ?

Du coup, pour organiser l'atelier avant l'intervention de Monsieur MOLINARI, pouvons-nous vous demander de récupérer une gommette et de prioriser l'atelier auquel vous souhaitez participer ? Je vous demande de bien vouloir vous lever, de coller une gommette dessus. Vous pouvez la récupérer ici. Comme cela, nous savons quels sont les ateliers qui retiennent vos suffrages et sur lesquels vous voulez vous positionner. Nous les organisons en cohérence avec cela.

Je vous demande donc de bien vouloir vous lever, de prendre une petite gommette et de la coller sur l'atelier qui vous intéresse.

Les participants positionnent leur gommette sur l'atelier qui les intéresse.

Attendez, juste une information : la proposition de Nicolas GUYOT, pour des raisons de thématique, c'est d'introduire les notions de partage d'information et de données sur l'altimétrie dans les incidences sur la Valmasque et la Brague. L'autre, ce sera plus des données de trafic. Ce sera plus cohérent.

Est-ce que tout le monde a pu se positionner ?

Au vu de vos priorités, il y aura :

- un atelier sur tout ce qui relève de l'hydrogéologie, la gestion des déblais et l'aménagement souterrain lié à la Priorité 1 ;
- un atelier sur ce qui relève des vibrations, des incidences sonores spécifiques.

Pour les deux premiers ateliers, trois personnes ont souhaité se positionner.

- Nous allons regrouper, du coup, tout ce qui relève de l'articulation des scénarios de gares à Sophia-Antipolis et à Cannes-La-Bocca avec les aspects de desserte. Il y a deux personnes, cela semblait pertinent de pouvoir regrouper. Il y aurait eu plus de personnes, cela aurait été différent, mais là, il faut regrouper.
- les incidences du projet sur les parcs de la Valmasque et de la Brague, avec également les questions d'altimétrie, seront traitées dans un quatrième atelier.

Voilà, pendant l'intervention de Monsieur MOLINARI, les équipes de la SNCF vont organiser les ateliers sur la base de ces quatre thématiques.

Monsieur MOLINARI ?

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Bonsoir. Certains d'entre vous me connaissent, mais je dois préciser que nous avons créé le GIR Maralpin il y a plus de vingt ans et qu'il y a, disons, une quinzaine d'années que nous travaillons sur la problématique ferroviaire. Nous avons participé activement, assidûment, à toutes les réunions, débats publics et annexes des débats publics.

Ce que je vous présente, c'est très schématique. Vous le retrouverez d'ailleurs sur le site du GIR Maralpin.

Le synopsis de la présentation présente quatre points. Le premier, c'est que cette proposition se fonde sur la position très ferme des élus de l'ouest du Département sur l'implantation de la gare TGV à Cannes-La-Bocca. Et je dois dire que, d'emblée, avant même que le débat public n'ait commencé, il y a dix ans, nous avons prôné cette solution-là, c'est-à-dire un réseau maillé articulé, doublant la ligne historique et la sécurisant, s'articulant donc, chez nous, sur Cannes-La-Bocca, sur Nice, au-delà, Monaco et, évidemment, Vintimille. Je ne parlerai pas de l'est du Département, nous nous focalisons sur le secteur ouest.

Cette image, vous la connaissez. C'est SNCF Réseau qui l'a présentée, un peu tardivement. Mais, à notre grande satisfaction, elle illustre parfaitement ce que nous souhaitons voir réaliser, c'est-à-dire que la ligne nouvelle arrive à travers l'Estérel, dans la partie sud de l'image. Elle aboutit à Cannes-La-Bocca et elle en repart. Vous avez en dessous le schéma SNCF avec la fameuse boucle, dont nous contestons l'utilité dans sa phase 2. Pourquoi ? Parce que si une gare TGV est faite au niveau de Sophia-Antipolis, une part très importante des circulations longue distance est détournée du littoral. C'est même ahurissant de voir que, dans ce projet, en première phase, vous retirez les deux tiers des circulations longue distance à Cannes et à Antibes, bien évidemment. En

deuxième phase, c'est encore pire parce que, sur les schémas de SNCF Réseau, nous voyons clairement que, si la ligne nouvelle arrivait depuis, non pas l'Estérel, mais depuis le massif du Tanneron, onze circulations sur douze transiteraient par Sophia-Antipolis et échapperaient à la desserte locale.

La nouvelle proposition est donc très intéressante parce que, de ce fait, si nous considérons que La Bocca est la gare longue distance de Cannes, tous les trains longue distance desserviront La Bocca et desserviront donc Cannes.

Ceci est le paysage de Sophia-Antipolis et de ses environs lointains. Les points noirs correspondent à la localisation des salariés et des étudiants sur les Alpes-Maritimes et une zone du Var. Vous voyez que l'enquête qui a été menée par les entreprises de Sophia-Antipolis montre que les actifs de Sophia-Antipolis ne résident pas, évidemment, sur Sophia-Antipolis. Sophia-Antipolis, c'est cette petite zone bleue. Vous voyez que la population des actifs s'étend au plus loin à Nice, mais majoritairement dans la zone d'Antibes, qui est proche.

Vous avez là une superposition des trois tracés proposés par SNCF Réseau. Sur le fond cartographique, vous retrouvez la tache bleutée de Sophia-Antipolis et vous retrouvez les pointillés qui correspondent aux actifs, étudiants et acteurs professionnels de l'ensemble. Au droit d'Antibes, les taches rouges correspondent aux résidences d'étudiants de Sophia-Antipolis, majoritairement.

Ceci est le fond topographique, un peu flou, qui a été fourni par SNCF Réseau, où vous voyez représentés les trois emplacements de gare. Gares qui, à l'origine, sont conçues comme des gares TGV et TER. La carte suivante est plus facile à lire. Nous l'avons réalisée nous-mêmes. Elle représente les reliefs de tout le secteur entre Cannes, à l'angle gauche, et Nice, à l'angle droit. Vous constatez que les tracés proposés par la SNCF visent à perforer le massif pour aboutir au plus tôt à Nice Aéroport. Cela implique évidemment des réalisations entièrement souterraines et à une certaine altitude.

L'image suivante vous donne les caractéristiques altimétriques des trois emplacements de gare Ouest Alpes-Maritimes, tels qu'ils ont été proposés par SNCF Réseau. Vous constatez que les trois emplacements des gares – il s'agit du niveau des rails, relevé sur les coupes fournies par SNCF Réseau – sont toutes au-dessus de 100 mètres d'altitude. Assez curieusement, la gare des Bréguières, celle qui avait la faveur de SNCF Réseau au tout début du projet, est celle qui a la cote la plus élevée.

Le projet de réalisation de la troisième voie ferrée entre Antibes et Nice a devancé le projet de ligne nouvelle. Il a bien évidemment fait l'objet d'études complètes. Il s'agit bien d'une réalisation entre Antibes et Nice. Puis, peu avant l'ouverture du débat public, la SNCF a fourni au grand public, sous forme de CD-ROM, une série de documents techniques qui recueillaient l'ensemble des études réalisées en préparation du débat public. Parmi les études qui figurent dans ces dossiers, il y a le projet de SNCF Ingénierie de 2004 qui visait à desservir depuis l'ouest de la Région, depuis Marseille et Toulon, par des relations grande vitesse, tout le littoral azuréen.

Dans cette étude-là, pour SNCF Ingénierie, il était clair que la partie grande vitesse s'arrêtait, en quelque sorte, à La Bocca, et ensuite elle se poursuivait par une troisième voie améliorée. Et ce que SNCF Ingénierie a étudié à l'époque, c'est : comment faire ? Comment réaliser une troisième voie améliorée à La Bocca, étant entendu que la ligne à grande vitesse arrivait à La Bocca ? Comment améliorer la troisième voie ?

SNCF Ingénierie a réalisé que construire une troisième voie entre La Bocca et Antibes, c'était très difficile, notamment la traversée de la ville de Cannes. Par ailleurs, entre Cannes et Golfe-Juan, il y avait encore des difficultés pour placer une troisième voie. La solution étudiée par SNCF Ingénierie était donc d'imaginer un tracé souterrain entre La Bocca, à l'extrême gauche, et Golfe-Juan, avec une variante plus directe entre La Bocca et Antibes. Dans la première variante, il s'agissait d'un tunnel à double voie, vous le voyez en pointillés, suivi de la réalisation de la troisième voie entre Golfe-Juan et Antibes où, effectivement, il y a beaucoup de facilité pour créer une troisième voie. La deuxième étude, elle, portait sur un tracé souterrain direct entre Cannes et Antibes.

Il se trouve que ces études ont été chiffrées, d'ailleurs l'image suivante le montre. Vous ne pourrez pas lire, cela n'a pas d'importance. L'important, c'est de savoir qu'entre Cannes et Antibes, le coût du tunnel direct était de l'ordre de un milliard d'euros. La solution courte entre Cannes et Juan-les-Pins, avec troisième voie entre Juan-les-Pins et Antibes, était légèrement plus basse, mais pas suffisamment basse pour ne pas préférer la solution directe d'un tunnel, en tout cas à l'identique.

Vous voyez que, par un projet de ce type, des choses extrêmement intéressantes pour la desserte des Alpes-Maritimes pourraient fort bien être réalisées, notamment pour la desserte de la grappe de villes littorales, plus intéressantes que les tracés que propose SNCF Réseau avec les gares haut perchées, à plus de 100 mètres d'altitude.

Je reviens sur cette question-là des gares TER ou TGV situées à 100 mètres d'altitude, alors qu'elles doivent partir de la cote zéro, pratiquement, de La Bocca, pour arriver à la cote zéro ailleurs, ce n'est pas très souhaitable. A l'origine, le tracé de la SNCF, de RFF devenue SNCF Réseau était de filer droit depuis le Var jusqu'à Nice Aéroport en coupant à travers les montagnes. Ce n'est plus le cas maintenant, et il faut trouver la solution.

Alors, la solution, nous pensons qu'elle est encore plus séduisante – si nous passons à l'image suivante. Ceci, c'est la carte de la troisième voie entre Antibes et Nice. Je précise bien qu'à l'époque, le projet allait jusqu'à Nice. C'est la raison pour laquelle nous insistons toujours auprès de SNCF Réseau pour avoir les plans de ce projet d'Antibes jusqu'à Nice, et non pas seulement d'Antibes à Cannes. La deuxième partie est préparée, mais nous n'en voyons pas les études.

SNCF Réseau est très généreuse en documents d'étude, mais ce document-là, nous aimerions bien en prendre connaissance.

Pourquoi pouvons-nous réduire considérablement le coût de ce tronçon de ligne nouvelle ? Pourquoi ? Parce que nous pouvons fort bien, sur des distances aussi courtes que les 16 kilomètres qui séparent La Bocca d'Antibes, concevoir une ligne de qualité à voie unique. J'en donne des exemples. L'exemple que nous avons invoqué lors du débat public Nice-Italie, où nous avons déjà proposé une réalisation de tunnel à voie unique, c'est celui de la ligne de base du Lötschberg, qui est exploitée sur 21 kilomètres en voie unique. En 21 kilomètres de la nouvelle ligne de base du Lötschberg, un trafic considérable de trains de marchandises, de trains interrégionaux et de trains à grande vitesse est écoulé. Le Lötschberg arrive à écouler un trafic énorme.

Deux autres exemples, ce sont les lignes à grande vitesse qui viennent d'être mises en service en Espagne, Venta de Baños-Palencia-León, 36,5 kilomètres, d'une part, et 40,7 kilomètres en voie unique. Deux tronçons à voie unique, successivement, séparés par un tronçon à double voie. Et puis Olmedo-Zamora, qui comprend une section à voie unique de 67,8 kilomètres.

Alors, n'allez pas me dire qu'il serait impensable de réaliser un tronçon de ligne moderne, nouvelle, à bonnes performances, sur 16 kilomètres, et donc faire des économies énormes, étant bien entendu – je connais les objections de la SNCF – que, si nous faisons un tunnel à voie unique, il faut une galerie de secours. Ce n'est pas le même prix qu'un bitube.

Maintenant, j'en viens, et c'est plus amusant, à ce que chez nous, la SNCF, ou du moins RFF, à l'époque, ne disait mot quand nous propositions de faire un tronçon à voie unique entre Nice et Monaco, ne disait mot mais, entretemps, préparait un projet de ligne nouvelle entre Poitiers et

Limoges, un projet de 112 kilomètres dont 71,6 à voie unique ! Cela aurait pu se faire si le Conseil d'Etat avait considéré qu'il était d'intérêt national.

Alors, voilà les éléments. Vous avez là des éléments de réflexion sur une contre-proposition au projet de SNCF Réseau. Je crois qu'il reste encore une image, j'ai peut-être été très long.

Que se passe-t-il au-delà de Cagnes ? Actuellement, le tronçon amélioré est Antibes-Cagnes. Cette image est très importante. Cette image n'est pas de notre fait. Dis-le, c'est toi qui l'as prise.

Germain NALLINO, Président de l'association des Amis du Rail Azuréen

Ce sont les Amis du Rail qui l'ont prise, dans les travaux de la voie rapide.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Cette photo a été prise la veille de l'ouverture du débat public sur la Ligne Nouvelle. Vous voyez, c'était la veille au soir. Et vous voyez comment SNCF s'est comportée pour préserver son patrimoine. La SNCF a commencé par en prendre une partie pour la première voie rapide, la voie sud, et elle a vendu la seconde partie pour le deuxième tronçon de voie rapide, maintenant achevé. Et maintenant, qu'apprenons-nous ? Que SNCF – je ne sais pas lequel, de SNCF – s'apprête à céder des espaces ferroviaires au bout à gauche de ce tronçon-là pour permettre l'achèvement de la voie rapide, à l'endroit exact où nous cherchons à renforcer l'infrastructure ferroviaire.

La situation est gravissime. La situation est gravissime, parce que nous sommes à la veille de très mauvaises décisions. Si nous nous engageons sur la voie tracée par SNCF Réseau, nous allons à la catastrophe. Nous allons à la catastrophe, parce que l'essentiel, pour la population des Alpes-Maritimes, c'est la desserte des populations. Vous avez vu aujourd'hui que la desserte des populations ne peut pas seulement être assurée par l'automobile. Il est indispensable que l'infrastructure ferroviaire soit renforcée grâce au projet, mais pas celui-là, un autre.

Merci.

Applaudissements.

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

Nous allons évidemment laisser quelques points de questions qui pourraient être posés par la salle. J'ai deux ou trois petites interventions à faire sur les précisions apportées par Monsieur MOLINARI, notamment sur la position de la gare de Cannes. La position de la gare de Cannes a toujours fait l'objet du projet à l'origine, après le débat public. C'est une position qui a été non retenue lors de la concertation de 2011. Vous avez, dans les documents de 2011, les

variantes de gare à Cannes qui étaient proposées et qui n'ont pas été retenues. C'est un projet qui existait, et qui n'a pas été jugé pertinent par l'ensemble des cofinanceurs. Ce n'est pas du tout la SNCF qui l'a éliminé. Prenez-en acte.

Sur Cannes, « présentée tardivement », pas du tout ! La variante de Cannes a fait l'objet d'une présentation conforme à l'ensemble des présentations de toutes les autres variantes. Elle a fait l'objet d'une concertation avec les élus et d'une demande par les élus. Le 3 octobre, quand le maître d'ouvrage a remis le dossier de la concertation pour la concertation publique, y figurait le Livret 4, avec les propositions du maître d'ouvrage et, exactement dans le même temps – puisque c'est dans le même dossier, donc au même moment – les propositions de Cannes ouvertes à la concertation publique. C'était donc bien dans le même temps.

Le scénario des Bréguières n'a jamais eu la faveur particulière de la SNCF. Il se trouve que, quand nous avons fait les études et proposé de travailler sur le territoire sur la gare de desserte Ouest Alpes-Maritimes, le Maire de Mougins a considéré qu'il était nécessaire de faire une gare chez lui. Nous avons donc travaillé par rapport à cette demande. Tout comme, aujourd'hui, il y a un Maire, à Cannes, qui demande que nous travaillions sur sa gare. Nous y travaillons donc. Ce n'est pas la préférence du maître d'ouvrage, c'est une demande qui a été faite. C'est plus facile de travailler avec le Maire de Cannes qui veut une gare ou avec le Maire de Mougins qui veut sa gare. Ce n'est donc pas une gare préférentielle mais, tout simplement, la réalité d'une demande.

Vous avez cité les études de 2004. Oui, il y a eu des études du maître d'ouvrage en 2004, mais en 2005, il y a eu un débat public, Monsieur MOLINARI, un débat public qui a posé l'opportunité d'un projet de ligne à grande vitesse sur le territoire et qui a remodifié les études précédentes, qui avaient été faites en 2004 et qui ne tenaient pas compte de ce projet-là. C'est juste la stricte réalité.

Sur les conditions de réalisation de la troisième voie, je me suis déjà exprimé. Je vais revenir dessus, encore une fois. La réalisation de la troisième voie se met en perspective de la réalisation de la Ligne Nouvelle. La prolongation de la troisième voie sur Cagnes-Antibes, c'est un TER de plus par heure et par sens. C'est d'ailleurs passer de quatre à cinq. La Ligne Nouvelle, c'est huit. Comme vous l'avez fort justement conclu, il faut vraiment une desserte TER importante sur le territoire. C'est ce que propose la Ligne Nouvelle et ce que ne permet pas la réalisation de la troisième voie, pour laquelle elle n'est pas retenue.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

A condition, excusez-moi, de déverrouiller le site de la photo de Germain NALLINO.

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

Encore une fois, sur ce sujet-là, la SNCF étant propriétaire, c'est elle qui gère ses propriétés. La SNCF a aussi un rôle de gestion foncière. Elle a une demande de l'Etat de gérer son foncier. Elle a, en tout cas, le travail d'essayer de conserver son patrimoine, et aussi de le céder, aux injonctions et aux demandes de toute nature qui existent sur le territoire. Il n'y a aucune ambiguïté sur le fait que la SNCF valorise son patrimoine et le cède en fonction des demandes. Nous sommes justement dans ces logiques-là. Vous pouvez ne pas être d'accord, mais c'est une politique qui est parfaitement affichée. Il n'y a pas de sujet là-dessus, pour moi.

Katrin MATTHES, habitante de Biot, Basta Ligne Nouvelle Biot

Justement, vous avez dit un mot que j'adore, la « valorisation du patrimoine ». Donc, la SNCF est tout à fait légitime pour valoriser son patrimoine foncier.

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

Absolument. Il y a une Direction du patrimoine immobilier qui fait cela.

Katrin MATTHES, habitante de Biot, Basta Ligne Nouvelle Biot

Par contre, l'ensemble de la commune de Biot n'est pas légitime pour conserver son patrimoine foncier, pour conserver son parc naturel et pour conserver son type d'habitat diffus en site classé. Là, quand même, il y a deux légitimités qui s'affrontent. Pourquoi la SNCF, qui vit avec l'argent du contribuable, a le droit de valoriser son patrimoine foncier ? Alors que, nous, contribuables, nous devons accepter la destruction de notre patrimoine naturel, de notre patrimoine culturel et de notre habitat.

Ce sont des valorisations. Il y a des politiques différentes. Je sais que vous allez me dire que l'Etat est dernier décideur, mais il y a quand même cette question-là qui va se poser à un moment.

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

Comme vous ne connaissez pas mes réponses, cela tombe bien. Justement, il y a cette possibilité-là, mais il y en a une autre qui permet de ne pas du tout avoir d'impact sur le patrimoine à Biot. C'est la proposition de la gare aux Bréguières, qui a zéro impact sur le patrimoine à Biot. Nous avons donc bien trois solutions...

Une intervenante

Il y en a une quatrième, c'est de ne rien faire et d'entretenir la voie existante.

Une intervenante

C'est la Valmasque contre la Brague.

Réactions dans la salle.

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

Pas du tout, pas du tout. La question qui était posée était la valorisation du patrimoine de Biot. Et donc, il existe une solution qui permet d'éviter en totalité le passage dans Biot. Il y a d'autres questions.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je propose que les questions soient posées sur l'intervention de Monsieur MOLINARI. Que ce soit clair, nous ne voulons pas une réunion publique *bis* à la place des ateliers. Des thématiques ont été identifiées, l'objectif est de travailler dessus. Monsieur MOLINARI a fait une intervention et ma proposition, c'est que qu'il y ait des questions sur l'intervention de Monsieur MOLINARI.

Rémi QUINTON, association « TGV développement Var Nice Cote d'Azur »

C'est bien sur l'intervention de Monsieur MOLINARI. Monsieur MOLINARI, vous nous avez montré des cartes de localisation des salariés et des étudiants. C'est juste dommage que, sur la carte, il manque Nice. C'est un peu « désinformant ».

Réactions dans la salle.

Vous pouvez regarder la carte, il y a une carte, la carte avec couleurs, les points noirs et rouges, il manque Nice. Je l'ai déjà vue sur internet, c'est pareil, il manque Nice. C'est donc un peu « désinformant » pour justifier ou non de l'opportunité d'une gare.

Rémi QUINTON, association « TGV développement Var Nice Cote d'Azur »

Mettez cette carte. La 5, vous n'avez pas Nice.

Réactions dans la salle.

Quel est l'intérêt de cette carte-là si vous ne mettez pas Nice ? Mettez juste Nice, dans tous les cas, et vous verrez que dans tous les cas...

De la salle

Nice, c'est la *slide* d'avant. Nous voyons bien Nice.

Rémi QUINTON, association « TGV développement Var Nice Cote d'Azur »

Là, vous voyez bien Nice. Il y a beaucoup de population à Nice, d'où l'intérêt d'avoir une desserte ferroviaire entre Nice et Sophia-Antipolis. Cela a un intérêt lorsque nous voyons cette carte-là.

Egalement sur cette carte-là, toujours sans citer les villes de Nice et de Cannes qui seraient reliées à Sophia, il est aussi oublié que, par le système ferroviaire qui est proposé par SNCF Réseau, il y aura aussi la possibilité de rejoindre Grasse et Mouans-Sartoux par le TER. Comme nous le voyons sur ces cartes-là, à Grasse et à Mouans-Sartoux, il y a aussi des actifs de Sophia-Antipolis.

C'était juste ce point-là que je voulais relever. Finalement, à partir d'une carte, nous pouvons un peu dire ce que nous voulons.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Pardonnez-moi, mais...

Rémi QUINTON, association « TGV développement Var Nice Cote d'Azur »

Vous avez eu quinze minutes d'affilée d'intervention. Je voudrais juste terminer tous mes points.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

J'ai des diaporamas sur ces questions-là, tout est prêt.

Rémi QUINTON, Association TGV développement Var Nice Cote d'Azur

D'accord. Moi aussi, j'ai des diaporamas sur ces questions-là, mais je ne savais pas que nous pouvions faire des présentations.

Réactions dans la salle.

Non, ce n'est pas une question. Il n'a pas posé de question, il a fait une suite d'affirmations. Je me permets aussi de faire une suite d'affirmations.

Vous plaidez désormais pour une troisième voie dans les Alpes-Maritimes. C'est dommage, parce que, lorsque nous regardons votre site, nous pouvons trouver d'excellents documents qui expliquent qu'une troisième voie, cela ne suffit pas. J'aimerais donc bien savoir quelle version de Monsieur MOLINARI est à prendre en compte.

Vous nous avez dit – avec une certaine légèreté, je trouve – qu'il était facile d'inscrire une troisième voie à Juan-les-Pins. Je vous invite vraiment à aller à Juan-les-Pins, dans le centre-ville de Juan-les-Pins, voir où est l'infrastructure ferroviaire...

Réactions dans la salle.

Ecoutez, j'ai la parole !

... et de prendre la même photo que Monsieur NALLINO avait prise à Nice, où les deux voies et le tracé se voient. Que la même photographie soit prise à Juan-les-Pins et que l'on voie l'ensemble des immeubles qu'il faudrait détruire à Juan-les-Pins. Je pense que, là, nous ne parlerons pas que de cinquante ou soixante habitations. Nous parlerons de beaucoup plus.

J'ai peut-être une question pour SNCF Réseau. Le projet de troisième voie que vous avez étudié en 2004, si mes souvenirs sont bons, s'arrêtait à Nice Saint-Augustin. Il n'allait pas au-delà. C'est une question que je pose.

Ensuite, pour un projet que nous voulons faire pour le siècle, sur la problématique de se dire que nous allons nous contenter d'une seule voie supplémentaire et de ne pas en faire deux supplémentaires – c'est dans ce cas-là du bon sens, avec quatre voies, nous ferons forcément mieux qu'avec trois voies ou avec deux voies – vous nous montrez un certain nombre d'exemples de voie unique. Vous nous avez par exemple montré la LGV Poitiers-Limoges. Sauf que la LGV Poitiers-Limoges est prévue pour un trafic de dix TGV par jour et par sens. Il me semble qu'en Provence-Alpes-Côte d'Azur, nous ne nous engageons pas sur des projets à 4 ou 5 milliards d'euros pour dix TGV. Ce sont beaucoup plus qui sont prévus. D'ailleurs, dans les études de fin de phase 1 qui ont été rendues publiques, en Priorité 2, ce sont 120 TGV par jour qui vont jusqu'à Nice. Ce sont 120 TGV par jour qui vont jusqu'à Nice !

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Qui y croit ? Qui croit à cela ?

Rémi QUINTON, association « TGV développement Var Nice Cote d'Azur »

Vous n'y croyez peut-être pas, mais moi, personnellement, je crois au fait qu'il faut qu'il y en ait un maximum, tous sens confondus.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Qui peut croire qu'il est possible de charger 120 TGV par jour ?

Rémi QUINTON, association « TGV développement Var Nice Cote d'Azur »

C'est plus que cela.

Je veux bien admettre que vous pensiez que tous les gens qui accèdent aux Alpes-Maritimes doivent y aller en voiture et en avion, et que très peu s'y rendront en train, mais je pense que, si nous voulons faire un acte écologique fort, il faut qu'il y ait un maximum de visiteurs et

d'habitants qui aillent dans les Alpes-Maritimes par un moyen de transport écologique et propre, qui est le train.

Compte tenu du nombre de visiteurs que nous avons, et compte tenu du nombre d'habitants qui vivent dans les Alpes-Maritimes et qui se déplacent, il y a besoin d'avoir un grand nombre de trains. Les solutions en voie unique ne le permettraient pas.

Une intervenante

J'ai une réflexion. Puisque Monsieur QUINTON parle du siècle à venir... Il me faudra un micro, sinon ce n'est pas enregistré.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais juste faire une intervention, et je vais vous donner le micro. L'objectif de cet atelier n'est pas que nous fassions tous les échanges. Je demanderai donc à tous les intervenants à venir d'être concis, pour qu'ensuite nous puissions passer à la deuxième partie. Je vous remercie.

Une intervenante

Très brièvement, puisque Monsieur QUINTON parle du train pour le siècle à venir, le train, chaque année, perd des passagers, perd du trafic. C'est vraiment un mode de transport qui est du passé, et il le projette dans le siècle à venir alors que, dans trente ans, le train, ce sera vraiment un mode de transport résiduel.

Par contre, cela a un coût social au niveau des employés de la SNCF, de ses sous-traitants, d'Alstom et des fabricants de rails. Voilà.

Rémi QUINTON, Association TGV développement Var Nice Cote d'Azur

Et donc, pour vous, la Ligne Nouvelle, c'est pour sauver le régime social des cheminots ! Vous l'avez écrit sur Facebook, et tout le monde le saura maintenant !

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

Il n'y a pas d'élément qui démontre aujourd'hui que le système ferroviaire est en régression. Il n'y en a pas.

Philippe CRETIN, Président de la FNAUT PACA

Pour les passagers, il s'avère que, des TGV qui traversent à toute vitesse la zone, il en faut, pourquoi pas, mais il faut aussi qu'ils desservent quelques pôles intéressants. Nous avons deux

pôles, hormis Nice, et ce sont Antibes et Cannes. Pour Cannes, une solution peut être trouvée à Cannes-La-Bocca, mais reste le problème d'Antibes.

J'avoue que, lorsque nous parlons de troisième voie, je reprends le dossier de Monsieur MOLINARI. C'est-à-dire que nous faisons intégralement la troisième voie entre Antibes et Nice, pas avant. A ce moment-là, la Ligne Nouvelle débloquait, par derrière, la partie Cannes-Antibes.

Actuellement, nous sommes en discussion avec les Maires, je ne vous le cache pas. Le gros problème, c'est que les TGV desservent actuellement Antibes et Cannes. Il faudra quand même maintenir un minimum de TGV qui desservent Antibes et Cannes. Nous ne pourrions pas faire autrement. Je n'y crois pas, autrement.

Par contre, pour la gare que vous voulez mettre sur Sophia-Antipolis – ou pas – vous pouvez la mettre n'importe où, à une seule condition, c'est qu'elle soit située à un endroit où va passer le TCSP Antibes-Sophia-Antipolis. Le reste, c'est de la littérature.

Après, c'est aux gens de la nature, aux gens de l'environnement, qui vont dire quel est le tracé qui le permet. Mais la gare doit impérativement être sur le tracé du TCSP pour la desserte d'Antibes. Dans cette gare TER, les gens d'Antibes et de Sophia-Antipolis pourront faire un échange de trains pour les TER et, éventuellement, aller jusqu'à Cannes-La-Bocca ou Nice pour faire un transfert sur les TGV.

Avoir une voie ou deux, pour nous, usagers du transport, c'est un problème d'exploitation. Nous ne mettrons pas notre nez là-dedans. Mais c'est vrai que la troisième voie entre Cagnes – avant, c'est fait – et Nice, à mon avis, nous ne pouvons pas passer à côté.

Philippe MARIE, services techniques, ville de Cannes

Mon intervention fait suite à celle de Monsieur MOLINARI. Je souhaiterais faire quelques commentaires sur la desserte du territoire de la ville de Cannes.

La ville de Cannes a exprimé par délibération sa volonté d'avoir une gare TGV-TER sur le site de Cannes-La-Bocca. Cela correspond à une réponse à un besoin, à un besoin de la population qui fréquente le territoire de la ville de Cannes. Cannes est la deuxième ville de congrès en France après Paris. C'est sur la ville de Cannes qu'il y a le plus grand nombre de passagers longue distance, comparé à celui des autres communes de l'ouest des Alpes-Maritimes. C'est issu d'une présentation qui date du 25 janvier 2012 de RFF.

Ensuite, nous avons une quantité de personnes qui est une clientèle consommatrice du service transports, beaucoup plus qu'elle ne l'est sur toutes les autres communes de l'ouest des Alpes-Maritimes.

Donc, que ce soit pour un motif de quantité ou un motif de nature de déplacements, une gare LGV-TER s'impose sur le territoire de la ville de Cannes dans le cadre du projet LN PCA.

Ensuite, la gare de Cannes-La-Bocca – Monsieur le Maire l'a exprimé – c'est l'épicentre d'un renouveau urbain sur le territoire de Cannes-La-Bocca. Par conséquent, sur les impacts qui ont pu faire ergoter au cours de la dernière réunion publique, le 5 novembre à Cannes, c'est le Maire et la Ville de Cannes qui maîtrisent l'organisation de leur territoire. Elle a affirmé par délibération sa volonté de réaliser ce renouveau, et la gare LGV-TER sera l'épicentre de ce renouveau.

Maintenant, par rapport à l'impact sur d'autres territoires, notamment à l'ouest – cela a également fait ergoter au cours de cette réunion publique –, nous demandons à la SNCF de reconsidérer le tracé entre Les Arcs et les Alpes-Maritimes. Il y a des solutions de raccordement à regarder. Il y a notamment un point de raccordement qui est à l'aplomb du col de Théoule, où il y a une possibilité de faire ce raccordement, parce qu'il y a, sur un secteur non urbanisé, la possibilité d'avoir une circulation jointive sur plus d'un kilomètre, de façon à pouvoir desservir la gare de Cannes-La-Bocca avec l'infrastructure existante.

En utilisant l'infrastructure existante, c'est une économie de coût, c'est une économie de temps dans le cadre de la Priorité 2, parce que la Priorité 2 implique de traverser la vallée de la Siagne. Traverser la vallée de la Siagne, cela veut dire passer à l'aplomb d'infrastructures, d'infrastructures routières. Cela veut dire un ouvrage qui aura un impact, un volume d'à peu près 12 mètres de haut à travers la vallée de la Siagne.

Voilà pour l'impact sur le paysage. Après, il y a l'impact sur le patrimoine. Il y a donc des cultures florales qui alimentent toute l'industrie de parfumerie de Grasse. C'est un impact qui est incident sur l'économie de tout un territoire, sur les deux agglomérations de Cannes et de Grasse.

Ensuite, ce raccordement permet d'éviter cette traversée de la vallée de la Siagne et, donc, d'organiser ce raccordement à la ligne ferroviaire Cannes-Grasse à partir de Cannes Marchandises sans avoir à construire une infrastructure ferroviaire nouvelle.

Merci.

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

Merci, Monsieur MARIE. Ces propos auraient pu être portés dans le cadre de l'atelier, mais cela me permet de dire que la question de la gare de Cannes est posée. Il n'y a aucun problème sur cette légitimité de la demande, et il n'y a aucun problème, et c'est effectivement le cas, sur le fait que la SNCF est en mesure de réaliser les études qui sont nécessaires. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

Vous avez des éléments que vous évoquez, mais la pertinence de la gare doit être démontrée. Aujourd'hui, il y a une demande politique. Il y avait une demande politique sur la gare des Bréguières, et elle a changé. Il y a une demande politique pour la gare de Cannes, nous sommes parfaitement d'accord avec cela, mais il faut faire les études pour démontrer la pertinence de tout ce que nous avons et des conditions de passage de cette zone, que nous puissions suivre un chemin normal et que cela puisse être accepté par tout le monde. Cela aura effectivement des impacts sur le reste du projet, mais il faut le démontrer avec des études qui n'ont pas été menées à ce niveau. Il faut le faire.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP) :

Je vais intervenir, d'abord pour vous inviter à ne pas prolonger trop longtemps ces échanges. Les questions qui avaient été listées là étaient des questions qui venaient du public. Je ne vais pas fixer une durée limite, mais il faut que nous basculions à un moment dans la fonction atelier, qui était sur les questions.

Deuxième chose pendant que j'ai la parole, cela m'évitera de la reprendre après. Monsieur MOLINARI est beaucoup revenu sur les raisons qui faisaient qu'il préconisait plutôt telle ou telle solution, sur l'histoire, qu'il connaît très bien. Mais j'avoue qu'à la fin de son exposé, j'ai un peu de mal à identifier la solution qu'il propose. Je vous inviterai, Monsieur MOLINARI, par rapport aux transparents qui ont été projetés et qui seront dans le dossier, à rajouter un transparent sur la solution que vous proposez, si vous avez la possibilité effectivement de la résumer sur un seul transparent. Merci.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Pardonnez-moi, il y a une dernière image, mais ce n'est pas un schéma.

Nous ne prétendons pas proposer des projets. Nous donnons des éléments de réflexion. Ce travail-là revient aux professionnels. Aux professionnels des collectivités et aux professionnels du ferroviaire.

La réflexion, je souhaiterais également qu'elle s'étale, qu'elle s'étende vers l'est. C'était l'objet du dernier petit texte, qui évoquait la nécessité cruciale de déployer le projet au-delà de Nice Aéroport, évidemment à Nice et, au-delà de Nice, à Monaco. Et l'Italie !

Nous ne pouvons pas dépenser des sommes aussi colossales que celles qui sont affichées depuis des années par SNCF Réseau.

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

Monsieur MOLINARI, j'ai apporté plusieurs fois des réponses à cela. Nous notons votre avis. Je ne veux pas vous couper la parole, mais vous avez déjà évoqué cela plusieurs fois et nous avons déjà répondu sur ces conditions-là.

Un intervenant

Juste pour revenir sur la présentation et ce qui a été dit sur les lignes uniques. C'était très vulgarisé et très bien pour que nous comprenions. En langage technique, cela s'appelle un « multiplexage », le fait de faire passer beaucoup d'informations, donc un train sur une seule et même voie, et gérer les entrées-sorties à chaque bout.

Ce qui a été dit sur Poitiers – parlons technique – c'est que c'était dix TGV au maximum, c'est cela ? Il me semble que, dans la présentation, vous avez mentionné une ligne de 75 kilomètres. Est-ce cela ? 71 kilomètres ? Ici, nous parlons de 16 kilomètres. Nous parlons donc de 4,5 fois moins, ce qui veut dire qu'en termes de multiplexage, nous pouvons faire passer 4,5 fois plus, c'est-à-dire que nous dimensionnons 45 trains.

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

Non, cela ne se calcule pas comme cela.

Un intervenant

Pas tout à fait, mais il y a une logique à l'augmentation du trafic possible si la voie est réduite ici. Ce n'est pas pour rien que des voies doubles sont mises au milieu de deux voies uniques.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous propose de clore cette partie-là de la séquence et donc de vous disposer sur les différentes tables qui vous attendent, avec les thématiques qui figurent sur les petits chevalets qui ont été écrits à la main sur la base de vos différentes préférences marquées sur le *paperboard*.

A 19 heures 27, les participants partent travailler en atelier.

TRAVAIL EN ATELIER

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

SUITES

À 21 heures 05, les participants reviennent en configuration plénière.

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

Si vous voulez bien regagner vos places, s'il vous plaît, pour faire le retour des ateliers.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous essayons de clôturer l'atelier, avec quelques éléments de synthèse. C'est important, aussi, en termes de *feedback* pour les rapporteurs de chaque atelier. Nous allons consigner la synthèse. Je propose donc à chaque rapporteur, à la fois d'exprimer comment s'est passé l'atelier sur le plan du déroulement, la nature des échanges, la manière dont cela s'est passé et, ensuite, quels sont les points qui ont été abordés et, éventuellement, quels sont les points qui restent en suspens.

Qui veut commencer, parmi les quatre ateliers ?

Voulez-vous commencer ? Merci.

Le rapporteur du premier atelier

Nous avons travaillé sur l'atelier « **Articulation gare Ouest Alpes-Maritimes-Cannes-La-Bocca** ».

L'atelier a été assez animé. Tout le monde a pu un peu dire ce qu'il pensait de ces tracés.

Les questions que nous avons abordées sont : les emprises ferroviaires de Cannes Marchandises sont-elles suffisantes pour l'implantation d'une gare ? Il a été compliqué de faire une conclusion au vu du peu d'avancement des études que nous avons sur ce tracé. Nous demandons donc surtout à la ville de Cannes d'assumer les impacts éventuels et de revenir par rapport à ces tracés. Ensuite, nous avons parlé des raccordements entre la ligne Cannes-La-Bocca et Grasse-Cannes. Nous souhaitons avant tout vérifier la pertinence du trafic et voir, au niveau clientèle, quelles sont les populations qui sont susceptibles d'impacter et d'utiliser cette ligne.

Ensuite, nous avons regardé la desserte depuis La Bocca. Nous avons vu que la desserte était difficile en exploitation et qu'elle était très consommatrice d'emprises. Par ailleurs, il y a une possible perte de temps sur les trajets.

Ensuite, nous avons vu quelles étaient les insertions pour la Priorité 2. Au niveau de l'infrastructure, il y a deux hypothèses :

- une connexion au plus près de la gare Cannes-La-Bocca avec un tunnel possible en zone Mandelieu-vallée de la Siagne ;
- un raccordement avant, sur la voie actuelle, sans doublement de la voie actuelle. Cela aurait des conséquences d'un trajet plus court vers l'Estérel, mais cela entraînerait aussi la suppression de certains arrêts intermédiaires comme Théoule ou Le Trayas.

Nous nous sommes ensuite posé la question : pourquoi le Pays Grassois s'estime-t-il plus proche de Cannes que de Sophia ? Nous en avons déduit que cela pouvait venir de la liaison, avec la pénétrante Cannes-Grasse qui existait déjà, ainsi que de la ligne de chemin de fer qui partait de Grasse et qui passait à Mouans-Sartoux et Cannes.

Nous avons également vu l'incidence qu'apporterait une tarification permettant aux usagers du TER d'utiliser les TGV. Suivant une étude, il s'avérerait qu'un tarif TER qui serait le même pour les TGV pourrait augmenter la fréquentation des lignes de 20 % environ.

Ensuite, au niveau des flux entre Sophia et les autres communes, SNCF nous a fait passer un tableau avec les trafics, qui étaient très importants au niveau de Cannes, Grasse, Antibes et Nice.

Par contre, nous n'avons pas eu le temps d'aborder les projets TCSP.

Voilà. Si j'ai oublié quelque chose, si quelqu'un du groupe où nous étions veut ajouter quelque chose ?

Un intervenant

J'ajouterai juste un petit mot. Lorsque nous disons, à juste raison que, si le tarif TER est le même que le TGV, nous augmentons de 20 % le nombre de passagers, il faut savoir que cela n'existe pas en France. Nous avons toujours une surtaxe des cartes d'abonnement et des cartes régionales pour pouvoir monter à bord du TGV. Avec la personne de la SNCF, nous avons estimé que nous arriverions, avec le tarif actuel qui est pratiqué sur les TGV ouverts aux gens des TER, à 10 % d'augmentation du trafic.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

D'autres commentaires ou précisions sur le groupe ?

Nous passons à un deuxième atelier. Vous nous dites aussi comment cela s'est passé, et ensuite vous nous donnez le contenu.

Le rapporteur du second atelier

Notre groupe était sur **les impacts sur les parcs de la Valmasque et de la Brague, ainsi que sur les positionnements alternatifs des gares.**

La discussion a été assez calme chez nous, nous étions assez peu, trois ou quatre représentants de l'atelier et quatre personnes de la SNCF.

Au début, nous avons essayé d'avoir plus de précisions sur les tracés, surtout sur les passages au niveau de la Brague et de la Valmasque. Nous avons essayé d'avoir plus d'informations sur l'altimétrie, un tracé précis mais, en fait, il n'y a pas beaucoup plus de détails qui a été partagé ici, à ce stade-ci. Nous n'avons pas eu beaucoup d'informations supplémentaires.

Nous avons parlé un peu des études de bruit. Nous avons aussi essayé de voir s'il y avait des impacts bruit. Il nous a été dit qu'à ce point-ci, il n'y avait pas encore d'étude détaillée, parce qu'il faut avoir finalisé le tracé, en fait, pour pouvoir faire des études de bruit appropriées. Sinon, elles ne sont pas pertinentes.

Sinon, nous avons eu une discussion sur une demande d'envisager un autre site de gare. Donc, un site qui se situerait à l'est des Clausonnes, entre la RD 35 et le site de Trois-Moulins. Elle passerait à peu près au niveau de l'aqueduc romain. Nous pensons qu'il y a peut-être une possibilité à ce niveau-là. Nous demandons donc à la SNCF de regarder cet emplacement de gare, éventuellement même pour une gare TGV. Cela pourrait peut-être passer aussi avec 400 mètres de quais mais, évidemment, il y a des contraintes techniques à prendre en compte, comme le fait qu'éventuellement ce serait peut-être en souterrain d'un côté.

Nous avons aussi parlé des zones de chalandise des gares, pour savoir si une gare TGV à Cannes ou à Sophia aller amener plus ou moins de personnes, d'usagers. Nous avons eu plusieurs types de discussion, parce que la zone est très éparpillée et assez mal desservie en transports en commun. Peut-être que Cannes est plus dense et a plus de transports en commun, aussi. Nous n'avons pas non plus finalisé de conclusion là-dessus.

Nous avons ensuite discuté un peu des transports en commun, des réseaux de bus et de transport en commun en site propre, en disant que, quand même, nous voulons investir 5 milliards d'euros sur une ligne de train, mais que les élus ne sont pas capables de se mettre d'accord pour dépenser 200 ou 300 millions d'euros pour pouvoir faire un réseau de bus correct,

qui passe au-delà des limites de commune. Actuellement, si vous regardez le TCSP d'Antibes, il s'arrête à Antibes, il ne va pas jusqu'à Valbonne. Celui de Cannes s'arrête à Cannes, il ne va pas jusqu'au Canet, alors que, quand même, si vous voulez desservir Sophia, un jour ou l'autre, il faut quand même arriver jusqu'à Sophia.

La même chose à Mougins. Si vous êtes à Mougins-le-Haut, il n'y a pas de bus qui va à Sophia, alors que vous êtes à trois kilomètres. Si vous faites une gare aux Bréguières, comment pouvez-vous espérer avoir un jour un bus qui va de Mougins à Sophia ? Je ne sais pas. Il faudrait convaincre Monsieur GALI de travailler à le faire avec la CASA, peut-être.

Sinon, le dernier sujet que nous avons abordé, c'étaient les déchets. En fait, nous avons demandé comment, en période de travaux, les déchets seraient évacués et réutilisés.

Pour les évacuations, on nous a parlé de deux emplacements. Un puits qui serait peut-être fait du côté de Cagnes-sur-Mer, nous ne savons pas exactement où. Il permettrait d'évacuer les déchets sur les deux sections, entre l'aéroport et Cagnes – les déchets ne resteraient pas là – mais aussi depuis la gare de Sophia vers Cagnes. Une autre zone, aussi, qui est la zone de stockage des voitures au niveau de Mougins, pour la section de tunnel qui serait entre la ligne Cannes-Grasse et la gare.

C'est pareil, sur la réutilisation des déchets, il n'y a pas encore d'étude finalisée. Plusieurs pistes sont envisagées, dont la réutilisation pour remplir à nouveau les carrières. Des évacuations vers Marseille sont éventuellement possibles si des trains permettent d'évacuer les déchets. C'est pour cela que les emplacements de Cagnes-sur-Mer et celui qui est choisi sur la ligne Cannes-Grasse sont appropriés. Des trains permettraient d'évacuer les déchets. Sinon, nous avons calculé que peut-être jusqu'à 430 camions par jour, pendant six ans, seraient nécessaires pour évacuer les déchets pour toute la quantité nécessaire pour faire ces tunnels.

Voilà ce dont nous avons parlé durant notre atelier.

Une intervenante

Nous avons adressé un autre point pour déplacer la gare des Bréguières à l'est des Clausonnes. Nous avons envisagé un scénario TER pur, qui permet à la fois de réduire la longueur des quais et, aussi, la zone qui doit être relativement plate et droite aux abords des quais. Elle passerait de 1 200 mètres à 600 mètres, à peu près la moitié. Je pense que ce serait bien de rajouter cela.

Francine BEGOU-PIERINI, GADSECA, ASEB

Je voudrais simplement savoir si vous avez un tracé des routes sur lesquelles vous allez faire passer les camions. A certaines heures, la circulation n'est pas difficile, c'est une thrombose. Plus personne ne bouge.

Le rapporteur du second atelier

En fait, sur ce point, le personnel de la SNCF envisage des endroits d'évacuation des déchets à Cagnes-sur-Mer, par autoroute, apparemment. Nous ne sommes pas très loin de l'autoroute à cet endroit-là. C'est ce qui a été évoqué, mais il n'y a pas de solution détaillée qui est déjà mise en place ou étudiée.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

OK. Troisième atelier. Reste-t-il un rapporteur ? Merci.

Le rapporteur du troisième atelier

Nous avons parlé de **l'acoustique et des vibrations**. Nous avons scindé cela en deux phases : les **travaux et l'exploitation**.

Dans la première partie - les travaux -, l'acoustique n'est pas directement normée par les règles en vigueur pendant la partie travaux. Il s'agit d'un dossier « Bruits de chantier » qui sera mis en place au début de chaque partie du chantier.

Il est à noter que du travail nocturne sera évidemment à prévoir sur les voies existantes, pour les nuisances acoustiques pendant les travaux.

Pour la partie vibratoire pendant les travaux, pas vraiment d'informations à ce jour. Nous avons reconnu tous, autour de la table, y compris avec la SNCF, que c'est pourtant au cours de cette phase que le bâti souffre le plus. Par ailleurs, aujourd'hui, il n'y a pas d'information sur le suivi de dégradation des bâtis pendant cette phase de travaux. Nous avons fait aussi entrer cela dans la partie vibratoire. Entre le début et la fin des travaux, nous avons compris qu'il y aurait un suivi, mais nous n'avons pas d'information sur ce suivi. C'est tout pour la partie travaux.

Pour la partie exploitation, je vais inverser, je vais commencer par la partie vibratoire. Ce qui a été dit aujourd'hui, c'est qu'il n'y a pas de norme existante pour la partie vibratoire. Il n'y a pas de norme. Il y a des vibrations, il y a des vibrations. Il n'y a pas de vibration, il n'y a pas de vibration.

La bonne nouvelle, quand même, c'est qu'il existe des solutions pour limiter les vibrations, même s'il n'y a pas de norme. Les vibrations, et donc les solutions, dépendent d'éléments qui ne sont pas connus à ce jour, dont la nature de sol et la nature des bâtis détaillées. Enfin, qu'elle soit

détaillée ou pas, nous n'avons pas vraiment d'information dessus. A ce jour, les seules analyses de sol qui ont été faites avaient pour but d'aider à une comparaison de tracés, et non pas d'identifier d'une quelconque manière les vibrations qui pourraient être engendrées par l'exploitation de la ligne.

La partie acoustique est certainement la partie où nous avons eu le plus d'information, parce qu'il y a des normes, par contre. Pour faire rapidement, il y a deux types de zones, dites « modérée » et « non modérée ». Modérés, ce sont les niveaux sonores, le jour, c'est moins de 65 dB. Pendant la nuit, c'est 60 dB. Les non modérés, au-dessus. Ce sont des types de zones existants.

Il y a plusieurs types de projet : projet voie neuve ou projet voie modifiée, selon le type de tracé. Nous sommes souvent en voie neuve – la CASA – soit en voie modifiée – Saint-Laurent-du-Var, sur certains endroits.

Le seuil de déclenchement des mesures de protection du bruit, c'est quand il est attendu d'avoir +2 dB. Le type de zone, modérée ou non modérée, détermine la valeur cible de la protection.

Si je remets tout dans l'ordre, cela veut dire qu'une zone non modérée au départ, plus de 65 dB le jour, plus de 60 dB la nuit, ne peut être impactée – les niveaux sonores que je donne représentent la part de la nouvelle installation, et non pas le bruit total – par une installation dégageant plus de 63 dB la nuit et 68 dB le jour. Pour une zone modérée, nous parlons de 58 dB la nuit et de 63 dB le jour.

Le dernier point que nous avons abordé sur l'acoustique, en dehors de ces normes, nous avons évoqué des protections sarcophages – nous avons appelé cela « sarcophage », « tunnel », « recouvrement », ce que vous voulez – des voies en aérien et des viaducs qui sont prévus quels que soient les tracés. Ils pourraient permettre de résoudre cette problématique acoustique, justement, et seulement cette problématique acoustique.

Un intervenant

C'est bon, tu as tout dit. Impeccable.

Une intervenante

Ce qui est considéré comme acceptable par la norme, c'est-à-dire le bruit – je l'ai enregistré car j'avais mis l'application pour mesurer le bruit – qu'il y avait tout à l'heure, quand tout le monde parlait autour des tables correspond, pour la norme, pas spécialement par la SNCF, est la norme qui est considérée comme parfaitement acceptable pour vivre nuit et jour dans ce niveau sonore-là.

C'est quelque chose qui est supportable le temps d'une réunion, mais pour toute personne qui a besoin de silence pour travailler, par exemple, c'est totalement impossible.

Un intervenant

Le bruit dans la salle était de 63 décibels.

La même intervenante

Ce bruit-là, c'est le bruit qui est jugé acceptable. Il ne donne lieu à aucune indemnisation. Il s'agit d'imposer aux habitants à proximité de la ligne de vivre avec ce niveau sonore-là nuit et jour.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

C'est pour l'ambiance initiale non modérée. Est-ce cela ?

Un intervenant

Cela représente la valeur cible lui nuit pour le non modéré, c'est-à-dire en ville.

En fait, le bruit que nous avons dans la salle, nous l'avons mesuré pendant les discussions. Je pense que tout le monde a pu se rendre compte qu'il y avait quand même un bruit certain dans la salle. Cela représente la norme pour la nuit en zone non modérée et la norme pour le jour en zone modérée. Le jour était 6 heures-22 heures et la nuit étant 22 heures-6 heures.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Quatrième groupe ? N'y a-t-il plus de rapporteur ?

Un intervenant

Ne souhaitez-vous pas faire le rapport ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous avons dit que c'était plutôt un participant. Ce que nous pouvons faire, c'est que tu le fais et, s'il y a des commentaires sur la restitution que tu fais... Cela te va-t-il ?

Le rapporteur du quatrième atelier (enjeux hydrogéologiques liés aux variantes de tracés et positions de gares)

Oui. Nous avons un peu débordé, au fil de la discussion, du sujet initial qui concernait l'**hydrogéologie**. Je vais vous la faire dans l'ordre dans lequel nous avons pu aborder les sujets. Au début, nous avons traité de la problématique de creusement d'un tunnel, notamment dans un environnement karstique ou dans des zones où nous pouvons avoir des problèmes de dissolution

de gypse. Nous avons expliqué comment nous traitons cette problématique au niveau des études et, ensuite, comment elle serait traitée à l'avancement, lors du creusement des tunnels.

Ensuite, nous avons abordé tout un tas d'autres sujets. Plutôt, cette fois-ci, sur l'hydraulique. Pour les participants, je ne l'ai pas dit, nous étions trois représentants de SNCF Réseau et trois participants de l'atelier.

Ils ont fait part de leurs craintes quant à l'insertion du projet au niveau de la Valmasque, aussi bien d'un point de vue hydraulique que d'un point de vue « milieu naturel ».

Ensuite, nous avons aussi traité de problèmes d'insertion du projet de la variante du Fugueiret. Nous n'avons pas pu localiser précisément les points dont nous avons discuté avec les supports dont nous disposions. Il y a une crainte, car il y a un projet de construction de 140 logements au niveau de Saint-Philippe, qui seraient à proximité immédiate du projet, à l'est de la gare du Fugueiret.

Ensuite, nous avons une problématique liée à une variante issue de la concertation avec les élus, la variante Bouillides, qui impacterait deux étangs. Voilà à peu près tout ce que nous nous sommes dit. Après, Madame, qui est quand même très informée, nous a aussi fait un petit rappel des différentes problématiques et des événements dans la région, notamment les crues à répétition du fleuve Var en 1865 et 1866, plus récemment, forcément, les dernières inondations dramatiques d'octobre 2015, l'inondation du CADAM (Centre administration du département des Alpes-Maritimes) en 1994, toujours concernant le fleuve Var.

Je pense que j'ai à peu près tout dit. Vous pouvez compléter, si j'ai oublié quelque chose.

Francine BEGOU-PIERINI, GADSECA, ASEB

Vous avez simplement oublié de dire qu'il y a énormément de lentilles de gypse qui sont enveloppées d'argile qui rend imperméable ce gypse. Si on y touche, le gypse se dissout dans l'eau, aussi bien que du sucre. Cela forme des cavernes, des grottes souterraines ou des avens, et nous ne pouvons pas le savoir à l'avance. Ces lentilles de gypse, comme des zones de calcaire tertiaires, sont très nombreuses dans le Département des Alpes-Maritimes, surtout à Sophia. Il y en a pas mal.

Nous avons une route des Dolines. Je leur ai donné des exemples de dolines, de travaux où ils ont eu énormément de problèmes. Et le calcaire, c'est pareil.

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

OK. Merci de ces ateliers et des discussions que nous avons eues.

Encore une fois, nous mettrons le compte rendu et les échanges qui ont été apportés à ce jour-là. Nous regarderons les questions qui sont en suspens, si nous pouvons éventuellement compléter ou remettre des présentations qui ont déjà été faites, qui apporteront des éléments.

En principe, nous n'avons plus de réunion de concertation spécifique, ni d'atelier, puisque nous avons terminé l'ensemble des ateliers. Nous avons demain un atelier dans les Bouches-du-Rhône. Nous nous retrouverons ensuite – probablement, je l'imagine – dans les réunions de synthèse. Ces réunions de synthèse auront lieu les 19, 20 et 21 décembre. Nous y ferons un état des lieux de ce qui a été dit pendant la période de concertation, des différents points importants qui auront été apportés pendant la concertation.

Francine BEGOU-PIERINI, GADSECA, ASEB

Les réunions de synthèse commencent le 19, mais nous pouvons rendre les dossiers jusqu'au 29 décembre. Je ne comprends pas que vous puissiez rendre une synthèse quand, nous, nous n'aurons pas déposé notre dossier. Cela me paraît antinomique, si je veux être simple.

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

Ecoutez, cela ne l'est pas tant que cela. Une position fera état de ce qui aura été entendu par le maître d'ouvrage à la date du 19, 20 et 21. Il y aura une continuité des dossiers qui seront apportés.

Cette information sera donnée sur la position orale. Juridiquement, il n'y a aucun problème avec cela puisque, ce qui compte, c'est la fin de la concertation, le 30, et le bilan que le maître d'ouvrage fera avec ce bilan de la concertation.

Le maître d'ouvrage est tout à fait en droit ou en possibilité de faire et de présenter une synthèse qui reprend globalement ce qui a été évoqué, sachant que la fin de la concertation est le 30, d'en faire un premier bilan quelques jours avant la fin de la fermeture.

Rien n'est donc antinomique. C'est une information qui est donnée aux territoires, qui leur permet d'ailleurs aux territoires d'en discuter, de réagir et, éventuellement, d'avoir la capacité de redéposer des choses derrière. C'est donc plutôt mieux.

Une intervenante

Nous avons demandé ce soir des études supplémentaires, d'une part, notamment, pour déplacer la gare des Bréguières, et aussi l'implémentation de la gare de Cannes-La-Bocca. Cela demande un peu de temps, quand même, ces études-là. Pensez-vous qu'elles feront partie de la synthèse, le 19 décembre ?

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

Non, nous ne mettrons pas d'étude de la synthèse. Nous noterons le fait que vous avez faites ces demandes-là et qu'il y a des études à poursuivre.

En ce qui concerne les études de décalage potentiel de la gare des Bréguières, je pense que nous pouvons regarder et, peut-être, probablement, donner un peu de réponses. En ce qui concerne Cannes-La-Bocca, la position est tout à fait claire. Il faudra beaucoup de temps d'étude. Nous avons proposé cette possibilité de gare dans le cadre de la concertation avec les élus. Le maître d'ouvrage, en Comité de pilotage, a indiqué qu'il fallait plusieurs mois d'études pour Cannes-La-Bocca. Il faudra donc plusieurs mois d'études pour Cannes-La-Bocca. Cela change fondamentalement le dispositif initial sur la réalisation de la Priorité 2, sur les services, sur la socio-économie générale du projet. Donc, en l'état actuel, nous ne sommes absolument pas capables de faire ces études dans les semaines qui arrivent. Ces études seront donc réalisées par la suite.

Je pense que, quand il y aura la synthèse, nous pourrons noter qu'il y a une demande assez importante d'une gare à Cannes, ce qui justifiera le principe de la réalisation de ces études. Nous aurions aussi pu imaginer que cette demande des élus ne soit pas « supportée ». En l'occurrence, j'imagine que cela va être demandé. C'est déjà pas mal demandé, donc nous ferons les études.

Sur Cannes, non, ce sera une présentation qui prendra en compte cela. Après, le Comité de pilotage prendra ses décisions en matière de continuité du projet ou des études. Par contre, le pense qu'il faut que nous trouvions... Je cherche Nicolas GUYOT des yeux. Je pense que pour le déplacement de la gare des Bréguières, nous avons déjà évoqué cela, et nous avons déjà commencé à regarder. Je pense que nous serons capables de donner des éléments de réponse avant la fin de la concertation. En tout cas, la réunion de synthèse ne sera pas le lieu pour évoquer des éléments techniques.

Une intervenante

Dans l'atelier, nous avons eu une discussion sur le besoin d'une gare TGV à l'ouest des Alpes-Maritimes. Si, notamment, la gare TGV était celle de Cannes-La-Bocca, il serait plus facile de passer en gare TER uniquement pour le déplacement de la gare des Bréguières, ce qui rend aussi plus facile l'implantation de cette gare.

Il y a quand même un lien entre les deux. Il faudra attendre, au moins sur l'aspect TER, la fin des études de Cannes-La-Bocca.

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

Exactement. Tous les scénarios qui sont liés à la gare de Cannes-La-Bocca seront travaillés avec une position de gare à Cannes-La-Bocca. Aujourd'hui, nous ne sommes pas capables de donner la pertinence de ces éléments-là. Ce sera lié aux études de la gare de Cannes.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Une question sur les moyens dont dispose le Garant pour s'assurer que la synthèse reflète bien la complexité des échanges.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)

Merci de penser à moi ! C'est le maître d'ouvrage qui est responsable de la concertation. C'est son rôle d'établir la synthèse.

Il me reviendra de regarder ce qui a été fait par rapport aux objectifs de concertation et de porter un jugement sur le comment de la concertation. Si, par hasard, j'avais entendu des choses différentes de ce que le maître d'ouvrage a entendu, il y a un travail – je dirais – de rapprochement des points de vue et, éventuellement, d'alerte à faire. Mais nous n'en sommes pas là.

Ce que je voulais surtout dire, et cela me paraît important au regard des questions qui sont posées, le maître d'ouvrage dit : *« Il y a certaines questions qui sont complexes, qui vont nécessiter du travail complémentaire »* (en gros, tout ce qui est lié à la localisation de Cannes-La-Bocca). La législation prévoit que la concertation avec le public se poursuit jusqu'à la partie enquête publique. En fonction de l'avancement du dossier, il faudra voir après ce qu'il faudra faire. Je ne suis pas en train de dire qu'il faudra une concertation aussi lourde que celle qui est faite là. Les modalités resteront à voir. Mais le principe d'une concertation continue est inscrit dans la loi.

Il faudra donc voir, en fonction de ce qui sera sorti techniquement, comment nous le mettrons en œuvre.

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

Je réprécise que, dans tous les cas, la synthèse n'est pas un pré-bilan ou un bilan des propositions. C'est un état des lieux, c'est ce qui aura été évoqué pendant la concertation. C'est la remontée de l'état des lieux de l'ensemble des questions, questionnements et interrogations qui ont été posées et qui sont présentés par le maître d'ouvrage, laissant toute possibilité à tout le monde de réintervenir pour poser des éléments différents jusqu'au 30 décembre.

Sachant que le 30 décembre, nous fermerons la réception des documents, puisqu'à partir du 30 décembre au soir, nous débuterons le bilan lié à la concertation, la synthèse et les propositions qui sont faites au comité de pilotage qui devrait se tenir fin janvier, à peu près.

L'enquête publique aura probablement lieu autour de 2019.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)

Un petit point de précision pour le déroulement des réunions de synthèse. Cela a été dit, mais j'insiste là-dessus : il faut bien comprendre que c'est une réunion de restitution, principalement.

La tendance, dans le débat public, c'est recommencer le débat. Je crois que les animateurs, le maître d'ouvrage, et probablement le garant, seront obligés d'intervenir en disant : « *Nous ne refaisons pas le débat, nous regardons si la synthèse est une synthèse correcte de ce qui a été dit* », ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Nous sommes d'accord.

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

Merci beaucoup, en tout cas, puisque certains sont déjà partis. Bonne soirée, à bientôt.

La réunion se termine à 21 heures 43.