

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

REUNION PUBLIQUE DE SYNTHESE
ALPES-MARITIMES
19 DECEMBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 28/12/2016

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



SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| PRESENTATION DES PARTICIPANTS ET OBJECTIFS DE LA REUNION | 3 |
| INTRODUCTION DU GARANT DE LA CONCERTATION | 4 |
| POINTS DE VUE EXPRIMES PENDANT LA CONCERTATION PUBLIQUE | 5 |
| ECHANGES | 13 |
| OBSERVATIONS DU GARANT | 40 |
| SUITES | 42 |

La réunion s'ouvre à 18 heures 46.

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

PRESENTATION DES PARTICIPANTS ET OBJECTIFS DE LA REUNION

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Merci de votre présence ce soir pour la première des trois réunions de synthèse qui s'inscrivent dans le cadre du processus de concertation sur les aménagements de la Priorité 1 du projet de Ligne Nouvelle. Elle a donc lieu ici, dans les Alpes-Maritimes, à Nice.

Je me présente : Stéphane SAINT-PIERRE, du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour toute la phase de concertation. Je vais vous présenter les personnes qui sont à la tribune :

- Jean-Michel CHERRIER, responsable du projet de Ligne Nouvelle pour SNCF Réseau ;
- Nicolas GUYOT, qui dirige l'ensemble des études pour le projet de Ligne Nouvelle ;
- Philippe QUEVREMONT, à ma droite, garant de la concertation, qui prendra la parole en début de séance.

Quelques éléments sur le déroulement que nous avons prévu pour la séance de synthèse de ce soir : Philippe QUEVREMONT va prendre la parole juste après mon intervention liminaire pour donner un sens et cadrer la séance de ce soir. Ensuite, SNCF Réseau présentera l'ensemble des éléments de synthèse qui ont été formulés pendant cette concertation par les participants pour le département des Alpes-Maritimes, à la fois sur le plan des problèmes soulevés et sur le plan des attendus. Vous aurez ensuite la parole pour venir compléter et enrichir ces éléments. Enfin, Philippe QUEVREMONT reprendra la parole pour mettre en perspective ce qu'il s'est passé pendant la concertation et SNCF Réseau présentera les suites du projet, suite à la clôture de la concertation le 30 décembre prochain.

Je donnerai quelques éléments très rapides pour le cadre de la séance. En ce qui concerne les objectifs de la soirée, ce n'est pas un pré-bilan, c'est une synthèse de l'expression de l'ensemble des problèmes soulevés et de l'expression qui a été formulée par les participants, à la fois sur le plan des problèmes et sur le plan des attentes ou des attendus qui sont liés au projet et aux problèmes de mobilité. Le but, c'est aussi et surtout que vous puissiez enrichir ces éléments si SNCF Réseau n'a pas tout identifié, tout entendu ni exprimé ces éléments de façon fidèle, comme vous le souhaitez.

Deuxième point, ces éléments sont issus d'un ensemble de réunions qui ont eu lieu ici, dans les Alpes-Maritimes. Je ne vais pas les reciter, mais ce sont l'ensemble des réunions publiques qui ont été organisées, que ce soient les réunions d'ouverture, les réunions publiques locales ou celles qui sont consacrées aux gares, mais également celles qui ont concerné les ateliers environnement et développement durable, dont vous avez ici le rappel.

Il y a également eu, pour ce qui concerne les Alpes-Maritimes, vingt permanences qui ont été tenues en mairies (vous avez les dates). Elles ont également alimenté ces éléments de synthèse, que nous allons partager. Bien sûr, différentes contributions ont pu avoir lieu sur le site internet du projet, sur les cartes T. Pour ce qui relève des registres qui ont été disposés, ils n'ont pas encore été valorisés. Il y a donc peut-être des éléments qui figurent dans les registres, mais ils seront relevés au 30 décembre prochain. Et il y a également des avis qui ont été formulés par courrier.

C'est à partir de cette matière-là et de ces différents canaux d'expression que SNCF Réseau a dressé une première synthèse, encore une fois des problèmes soulevés et des attendus qui sont liés à ce projet.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Philippe QUÉVREMONT, qui va donc ouvrir la séance.

Merci.

INTRODUCTION DU GARANT DE LA CONCERTATION

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)

Bonsoir à tous. Comme il vient d'être dit, je suis toujours le garant de la concertation. Je rappelle que je suis indépendant et que je dois veiller à l'information et à la participation du public sans prendre position sur le fond des projets.

Le déroulement vous a été présenté. L'exercice qui est demandé au maître d'ouvrage est un exercice un peu difficile. Il consiste à synthétiser toutes les réunions et les voies d'expression qui ont été exposées là, dans leur état provisoire, puisque le site internet sera encore ouvert jusqu'au 30 décembre. Soit il est trop long, soit il est trop court. S'il est trop court, il ne va pas en dire assez. S'il est trop long, il va lasser l'assistance. Je n'ai pas demandé un temps limite d'intervention, mais j'ai continué de recommander d'être bref, relativement bref, plus exactement.

Après son intervention, c'est vous, dans la salle, qui aurez la parole, pour dire si sur la perception de SNCF Réseau du débat, des points importants ont été oubliés ou ont été mal présentés.

J'insiste sur ce point : à partir des réunions publiques, la SNCF va faire un rapport à la gouvernance du projet, le Comité de pilotage, et au Ministre délégué aux Transports. Il est important qu'il n'y ait pas de malentendu sur ce que vous avez dit, les uns et les autres. La vérification de ce point est pour moi une priorité par rapport au fait que vous serez, peut-être, tentés de réexprimer le fond de ce qui compte pour vous, mais c'est d'abord la vigilance par rapport à ce que SNCF Réseau va dire.

Après votre début d'expression, je reprendrai la parole. Je donnerai moi-même mon avis sur ce débat et, en particulier, un point auquel je suis moi-même assez sensible. Je me suis posé la question : « *Avons-nous parlé de tous les sujets importants ? Avons-nous assez parlé surtout de tous les sujets importants ?* » Je vous en dirai plus tout à l'heure.

Sur la forme du débat, s'il y a des questions, je répondrai, mais je n'ai pas prévu d'intervention à ce titre. Je le ferai dans mon rapport à la Commission nationale du débat public (CNDP), rapport qui sera lui-même rendu public ultérieurement.

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je vais laisser la parole à Jean-Michel CHERRIER, qui va vous présenter une synthèse de l'expression des participants à cette concertation publique. Je propose que nous le laissions aller au terme de sa présentation puis qu'ensuite nous puissions, à travers vos différents points de vue, revenir sur telle ou telle partie de ces éléments de synthèse.

POINTS DE VUE EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION PUBLIQUE

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

Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Ce qui vous a été présenté à la concertation, dans le cadre du dossier support de la concertation, ce sont pour votre territoire différentes variantes de projet, qui concernaient essentiellement le doublement de la ligne Cannes-Grasse, pour avoir deux raccordements pour rejoindre trois emplacements de gare de desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes, pour aller en tunnel, très majoritairement, jusqu'à une sortie au niveau de Saint-Laurent-du-Var, pour rejoindre la gare de Nice Aéroport.

Ces positions de gare ont aussi été mises en relation avec une position de gare à Cannes, qui a été demandée par la concertation.

Comme vous le savez, l'ensemble de ces propositions sont issues, d'une part, des propositions du maître d'ouvrage qui avaient été étudiées et qui ont été présentées dans le livret 4 et des positions de gare qui ont été des options issues de la période de concertation avec les élus. C'était une gare TER du côté de Sophia-Antipolis, aux Bouillides, et la position de gare à Cannes.

Réactions dans la salle.

Merci. Cela fait mal aux oreilles, en fait, mais je pense que c'est fait exprès.

Globalement, il y a eu une assistance assez importante à ces réunions ; vous avez pu le constater lors des différentes réunions. Nous avons mis des chiffres approximatifs. Cela donne quand même des moyennes relativement importantes, avec des réunions d'ouverture qui ont relativement motivé les gens à venir voir le projet et, ensuite, des réunions publiques locales, des ateliers, avec un nombre un peu moins important, mais c'était un peu plus technique, pouvons-nous dire. Et puis, nous avons eu beaucoup d'expressions sur le site et des pétitions, qui courent évidemment toujours aujourd'hui, que vous connaissez, notamment sur [change.org](https://www.change.org), qui en regroupe quelques-unes.

Je vais évoquer les différents problèmes généraux qui ont été soulevés lors de cette concertation et les éléments que nous avons pu recueillir de ce qui a été votre expression, un peu plus précisément sur les différents secteurs qui sont concernés sur votre territoire.

Au niveau des problèmes généraux, nous avons eu une expression importante sur tout ce qui concernait les craintes de passage de la ligne, notamment :

- la logique des impacts sur le bâti ;
- la perte de valeur foncière ;
- l'altération du cadre de vie ;
- tout ce qui a trait au bruit.

Cela a été constant dans les présentations et les réunions auxquelles vous avez participé. C'est revenu de façon assez importante.

Le deuxième point était la phase de travaux. Les craintes pendant cette phase de travaux étaient :

- la durée ;
- les impacts ;
- les norias de camions ;
- pour les tunnels, tout ce qui a trait aux vibrations, aux fissures, etc.

Ce sont des craintes que le projet suscite et que vous avez remontées très fortement.

Associé à cela, nous avons la gestion des déblais, tout ce qui concerne la partie de terrassement, comment nous allons la gérer, comment nous allons traiter l'ensemble de ces déblais, comment nous allons les évacuer. Nous rejoignons encore un peu la thématique de transport de tout cela.

Beaucoup ont remonté, assez souvent et assez fortement, les impacts environnementaux sur un certain nombre de tracés, voire tous, la plupart du temps, sur des enjeux et des impacts considérés comme inacceptables sur l'environnement et les espaces naturels.

Évidemment, une vision et une sensibilité très forte sur le territoire sur tout ce qui a trait aux enjeux et aux craintes liés aux inondations.

Et puis aussi, dans le cadre de tout ce qui a été passage en tunnel, nous avons des craintes importantes sur les ressources en eau, avec tout ce qui concerne évidemment les risques liés aux nappes, aux pollutions et aux craintes de disponibilité de l'eau potable et des zones de captage.

Ce sont les éléments importants qui ont été exprimés durant toutes les réunions. Ce sont évidemment des sujets extrêmement importants.

Sont revenus aussi, de façon quasi-permanente, les coûts du projet, jugés trop importants, ou les craintes globales sur la finançabilité du projet - comment nous allons financer cela ? - et des craintes sur la fiscalité : Comment allons-nous le financer ? Quelle sera la fiscalité ? Qu'est-ce qui va se passer pour nous ?

Plus globalement, le projet est jugé comme ne correspondant pas aux besoins de mobilité. Cet aspect a été mis en avant avec, évidemment, un problème d'horizon trop lointain, de non-nécessité de desserte ferroviaire et, en lien avec ce que nous avons présenté sur des tendances d'augmentation démographique, le fait que les Alpes-Maritimes étaient plutôt en stagnation, voire en réduction.

Le principe des alternatives au projet de Ligne Nouvelle est également remonté, le train étant considéré comme obsolète par rapport à un certain nombre d'autres technologies ou, en tout cas, par rapport à des projets initiaux comme la réalisation de la troisième voie.

De même, beaucoup d'entre vous ont considéré qu'il fallait privilégier tout ce qui concerne les investissements dans tout ce qui est transports en commun, développement des cars, des voitures électriques qui viennent, selon votre expression – en tout cas de certains – compenser largement le principe de la desserte ferroviaire.

Nous avons aussi eu des logiques liées au fonctionnement du système ferroviaire azuréen, avec l'importance d'intégrer dans le projet les relations avec Monaco et l'Italie.

Nous sortons un peu du cadre général. Ces deux premières présentations sont vraiment les éléments très généraux. Nous retrouvons cela pratiquement partout. Nous les intégrons dans les aspects généraux parce que ces sujets ont été évoqués sur chacun des secteurs. Maintenant, nous allons essayer de faire un focus sur ce qui représentait les enjeux liés plus particulièrement à chaque secteur.

Sur le secteur de Nice Aéroport, ont été évoqués :

- le sujet de la capacité de l'équipement ferroviaire, avec notamment la fiabilité du fonctionnement entre Nice Aéroport et Nice Ville ;
- ce qui concerne les logiques de foncier cédé ou les difficultés à réaliser des aménagements dans cet espace ;
- les logiques liées, là aussi, à la troisième voie littorale.

Nous retrouvons évidemment, dans cette zone-là, tout ce qui concerne la partie inondable. La question qui est posée, c'est tout simplement la faisabilité du projet sur le plan hydraulique.

Nous avons aussi eu une remise en cause de la position de la gare de Nice Aéroport, dont certains considéraient que son placement au nord aurait dû être privilégié, ou en tout cas étudié.

Assez globalement, sur cette zone, nous avons eu des discussions sur l'accessibilité de la gare de Nice Aéroport.

Sur le secteur Saint-Laurent-du-Var, nous avons eu l'expression de prise en compte des impacts sur la ville, de les limiter, avec une remise en cause générale du franchissement du fleuve Var en aérien.

Beaucoup d'inquiétudes ont été exprimées sur la phase de travaux avec, dans un secteur très contraint, la circulation des engins et tout ce qui était les emprises, pendant les travaux, sur la voirie locale et les gênes occasionnées pour la population.

Nous avons aussi évoqué, dans ces réunions, les craintes de l'aggravation des nuisances lors de la phase d'exploitation sur ce qui concernait le trafic ferroviaire, la visibilité, le bruit.

Encore une fois, nous retrouvons les craintes sur le bâti. C'est plus spécifique, car cela a vraiment été au cœur du sujet de la réunion locale à Saint-Laurent-du-Var, avec tout ce qui concerne les logiques liées aux problématiques du bâti (vibrations, fissures), et tout ce qui concerne la partie acquisitions foncières et expropriations.

Et puis, nous avons eu quelques interrogations sur les difficultés à comprendre le fonctionnement urbain futur, la restructuration des voiries, de la trame viaire, les conditions d'insertion de la future ligne avec le tramway. Ces questions très générales sont remontées comme des interrogations.

Ont aussi été exprimées des craintes liées au futur ouvrage de passage du fleuve Var, avec des craintes d'amplifier le risque lié aux inondations du fleuve Var.

Nous avons également eu des expressions de crainte de suppression de la gare de Saint-Laurent-du-Var.

Sur la section Saint-Laurent-du-Var – Villeneuve-Loubet, nous retrouvons les craintes liées au passage en souterrain, notamment, plus précisément, sur la proximité avec la zone des décharges et les risques de pollution qui y sont associés, toutes les incidences liées au passage dans la nappe phréatique et, encore une fois, par rapport au tunnel, par rapport aux profondeurs, les questions de vibrations et d'impact sur le bâti.

Nous avons aussi eu des discussions sur la localisation des émergences, là où nous les positionnons, et les impacts associés à ces émergences, tout ce qui concerne la partie aération ou les sorties de secours.

Nous avons eu l'expression de fortes craintes sur les incidences du trafic poids-lourds dans cette zone pour l'évacuation des déblais.

Nous avons eu des questionnements, s'agissant là aussi d'une zone très contrainte, sur l'amélioration de la desserte, le fonctionnement général (bâtiment, parking, intermodalité) et même tout ce qui a concerné la construction d'une zone d'intermodalité sur ce secteur-là.

Sur Sophia-Antipolis et notamment Biot, nous avons eu une forte expression de rejet des tracés qui étaient présentés et notamment, sur les tracés qui étaient présentés, des impacts liés aux nuisances sonores et visuelles sur des portions qui ont été jugées inacceptables par nombre d'expressions sur le territoire de Biot, dans les réunions.

De la salle

Nous demandons un referendum !

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

... sur les impacts paysagers sur l'ensemble du village de Biot, la dégradation de la qualité de vie, la dépréciation du foncier et tout ce qui concerne les expropriations. Cela a été un peu plus focalisé sur la variante Fugueiret, qui est jugée la plus impactante.

Nous avons eu des remises en cause du travail qui avait été produit par SNCF Réseau sur les zones impactées, le nombre d'habitants, le nombre de maisons impactées et, globalement, la cartographie.

Nous avons eu des questionnements importants sur la prise en compte des risques naturels d'inondations, sur la partie hydraulique, sismique et incendie.

Nous retrouvons là encore des inquiétudes importantes sur la phase de travaux et, globalement, nous avons eu une remise en cause des résultats des études qui avaient été réalisées par SNCF Réseau pour justifier la ligne de façon générale, que ce soit ce qui concerne le trafic, le nombre de voyageurs, la desserte, etc.

Sur le secteur de Sophia-Antipolis, Les Bouillides...

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît. Je pense que vous avez la possibilité d'exprimer votre point de vue.

Ce que je vous propose, c'est de laisser SNCF Réseau terminer la présentation de ce que vous avez dit.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Cela va poser un problème. Je vous propose de laisser SNCF Réseau présenter ce que vous avez exprimé à propos de cette variante. Vous continuez à maintenir la position qui est la vôtre, et vous êtes tout à fait libres. Simplement, nous cherchons à bien nous assurer que l'ensemble des expressions que vous avez formulées sont bien prises en considération par le maître d'ouvrage. Je propose donc de laisser Jean-Michel CHERRIER rappeler de manière synthétique ce que vous avez exprimé. Ensuite, vous aurez la parole. C'est peut-être un peu plus signifiant que vous puissiez vous exprimer. Nous avons compris les sifflets, nous avons compris les panneaux, il n'y a pas de souci. Nous rentrons dans le détail de pourquoi vous refusez cette variante.

Merci.

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

Sur cette variante de desserte de Sophia-Antipolis, les impacts sur les habitations représentées ici, à Garbejaire-Sartoux, sont jugés inacceptables. L'ensemble de cette position de gare est jugée inacceptable, notamment avec ce qui est considéré comme des impacts sur le stade, les usages que vous avez aujourd'hui du parc des Bouillides. La mise en place d'un ouvrage de gare est donc considérée comme absolument inacceptable.

Il y a évidemment, là aussi, des craintes sur les impacts en phase de travaux, tout ce qui concerne le bruit, et des liens avec le karst, des gênes pour la circulation. Il y a aussi des craintes sur l'aggravation des risques hydrauliques dans les secteurs inondables, secteurs qui sont assez largement touchés par cette « inondabilité », sur l'impact du projet sur le parc départemental de La Brague.

Globalement, le site est considéré comme moins pertinent pour la desserte des entreprises, puisqu'il n'y a pas de liaison directe avec le TCSP de la CASA actuellement.

Globalement, il existe une expression assez importante de refus de cette variante de Bouillides.

De la salle

Comme des autres ! Oui, du projet, pas des variantes.

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

Sur la variante Fugueiret, encore une fois sur la desserte du secteur de Sophia-Antipolis, nous retrouvons :

- des craintes de l'aggravation des risques d'inondation ;
- des questions de compatibilité du projet avec la réalisation projetée de la Cité du Savoir ;

- des craintes sur le parc départemental de la Valmasque, et aussi sur la Brague ;
- des questionnements sur l'apport ou la surcharge liés au trafic routier qui serait généré sur cette zone par l'installation d'une gare dans un secteur d'activité qui est jugé déjà fortement congestionné et saturé.

Sur le secteur de Sophia-Antipolis, et la variante des Bréguières à Mougins, globalement, la position a été assez liée à l'éloignement de Sophia-Antipolis sur cette position de variante de Bréguières. Elle est jugée trop importante pour être efficace pour la desserte des entreprises. Là aussi, nous retrouvons des impacts jugés inacceptables, avec la proximité de Mougins-le-Haut. Là encore, nous retrouvons des craintes d'incompatibilité du projet avec les aménagements en cours, des impacts sur le parc départemental de la Valmasque, et tout ce qui est lié aux craintes de capacité de stationnement et de stationnement sauvage dans une zone qui doit être préservée.

Nous retrouvons les craintes sur les risques hydrauliques, plus particulièrement liées à la rivière Valmasque. Les conditions d'accès à la gare sont jugées non réalisables, en tout cas sans nouvel échangeur routier. Dans les conditions de création d'une gare aux Bréguières sans échangeur, cette gare est considérée comme non pertinente, et pas acceptée.

Sur le secteur de Cannes-Grasse, nous avons l'aménagement de la ligne Cannes-Grasse et le raccordement que je vous avais présenté.

Nous avons des inquiétudes sur les impacts liés au raccordement et au doublement de la voie. Encore une fois, c'est forcément lié aux enjeux de bâti, tout ce qui concerne le foncier sur le doublement de voies.

Nous avons, encore une fois, la partie tunnel qui crée des craintes, qui crée de l'anxiété, des craintes sur les enjeux environnementaux sur le vallon de la Frayère, des craintes qui ont été exprimées pour la partie de raccordement futur de la Priorité 2, liées au viaduc qui traverserait la Siagne pour rejoindre le point de raccordement que nous avons présenté pour la Priorité 1.

Il y a notamment, sur cette zone-là, les impacts liés aux cultures florales.

La gare TGV-TER de Cannes-La-Bocca est une option qui a été présentée. Nous avons eu des interrogations sur :

- les conditions d'accès à ce site de gare ;
- les incidences du projet et son environnement ;
- encore une fois, en milieu urbain, le bruit ;
- les conditions d'insertion de cette gare sur le site de Cannes Marchandises, qui est un site ferroviaire avec des fonctionnalités.

Bernard BROCHAND, Président de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins

Non, non. C'est vous qui l'inventez. Ce n'est pas vrai ! Arrêtez ! Cela va mal se passer, Monsieur. Ce n'est pas comme cela que l'on fait les choses !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous revenons juste sur l'expression qui a été formulée lors de la concertation. Nous reviendrons ensuite sur les interventions.

Bernard BROCHAND, Président de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins

Ne commencez pas par des mensonges !

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

Ce sont les éléments qui nous sont remontés des réunions publiques.

Bernard BROCHAND, Président de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins

Lesquelles ? Comment ? Avec qui ?

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

Nous avons plusieurs interrogations sur les fonctionnalités et les logiques de compatibilité d'une variante avec le processus de gouvernance et de projet par rapport aux variantes existantes. Ce sont des logiques liées au planning général du projet.

Nous abordons maintenant les attentes liées au projet. C'est ce que nous avons entendu en réunions de concertation sur tout ce qui concernait les attendus généraux puis, après, les différents secteurs.

Sur les attendus généraux liés au projet, nous avons les expressions :

- de l'amélioration des mobilités.
- d'un besoin de mobilité au quotidien pour les accès dans les Alpes-Maritimes.
- d'offrir une alternative à la voiture.
- d'améliorer les conditions de circulation ferroviaire sur le littoral en qualité et en quantité.
- d'améliorer la desserte des secteurs d'activité économique et touristique.
- de relier les Alpes-Maritimes au reste de la Région, aux autres Régions françaises et au pourtour méditerranéen. Cette expression passe par une logique d'amélioration des temps de parcours sur les trains longue distance et d'amélioration de l'ensemble des connexions ferroviaires liées à la grande vitesse.
- de ce qui est considéré comme un retard pris dans la Région sur les infrastructures de transport.
- de ne pas rater une opportunité historique qui permet de contribuer au développement des Alpes-Maritimes.

Réactions de la salle.

De la salle

C'est un scandale !

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

Merci. S'il vous plaît. Ce n'est pas un scandale, c'est ce qui a été exprimé.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous propose de laisser Monsieur CHERRIER rappeler ce qui a été exprimé. Vous avez le droit de penser ce que vous pensez, mais il y a d'autres personnes qui pensent autrement. Nous vous faisons un retour de l'ensemble de ces expressions.

Tout cela est consigné dans des *verbatim*. Vous pourrez le vérifier, si vous le souhaitez. En tout cas, c'est ce que certaines pensent.

De la salle

Nous ne sommes pas en démocratie, Monsieur !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Écoutez, Monsieur, je vais m'expliquer en deux mots. Nous sommes dans un processus de concertation démocratique. Je vous demande de bien vouloir aussi respecter les autres personnes. C'est un retour de ce que pensent d'autres personnes. S'il vous plaît !

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

Allez, on continue. Nous avons eu l'expression de la contribution à la construction des intermodalités, notamment des liaisons avec le BHNS, le tramway, les bus, etc.

Sur le secteur de Nice Aéroport est revenu le principe de la création d'un pôle d'échange multimodal international autour de l'aéroport, avec les connexions ferroviaires, TER, avec le déplacement de la halte de Nice Saint-Augustin et, à terme, la réalisation du pôle d'échange avec les trains longue distance, la connexion au tramway qui est en construction, la proximité de l'aéroport et l'ensemble de l'accessibilité de cette zone-là en mode voiture et en modes doux. Nous avons aussi la liaison avec les bus.

Nous avons le renforcement de la desserte du pôle urbain et économique de la plaine du Var dans son ensemble, avec la ZAC du Grand Arénas et l'ensemble des activités économiques de cette zone-là.

Sur le secteur de Sophia-Antipolis, nous avons eu l'expression :

- d'améliorer la desserte d'une zone d'entreprises pour les actifs et pour les étudiants ;
- de contribuer au développement d'une offre de mobilité dans cette zone, avec les transports en commun – cela a été exprimé – et notamment de structurer une offre intermodale jusqu'au dernier kilomètre ;
- de privilégier plutôt un positionnement de gare au nord de l'autoroute, plutôt à proximité des entreprises ;
- de rechercher des optimisations des tracés et des positions de gare pour avoir le moins d'impact possible sur le territoire ;
- de créer les conditions du développement de Sophia-Antipolis pour le futur, dans la logique permettant d'éviter l'asphyxie à terme de la Technopôle ;
- de continuer à contribuer à l'attractivité de cette zone importante.

Sur le secteur de Cannes-Grasse, la réalisation d'une gare sur Cannes, c'est l'amélioration de la desserte du pôle cannois à la hauteur du statut de la ville de Cannes, ville importante de congrès, aéroport d'affaires, avec des activités économiques extrêmement importantes pour le territoire.

C'est aussi un projet qui va permettre de contribuer à une structuration urbaine du quartier en développement de La Bocca, et d'offrir aux agglomérations des Pays de Lérins et de Grasse une accessibilité aux pôles régionaux, nationaux et européens à travers l'accessibilité à cette gare importante du territoire.

ECHANGES

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Voilà les principaux points qui ont été relevés de manière synthétique et reformulés suite aux différentes contributions, expressions. Nous allons maintenant vous proposer de venir compléter, enrichir que ce soit l'expression des problèmes soulevés ou, au contraire, les attendus qui sont liés au projet, puisque l'expression a d'une part porté, dans un premier temps, sur l'expression des problèmes soulevés, et d'autre part, sur les attendus qui sont liés au projet, sur la fidélité de cette restitution et de ces éléments de synthèse.

Alors, évidemment, il y a beaucoup de contributions, nous l'avons vu à travers l'expression qui a été celle des participants à cette concertation publique. C'est un travail qui n'est pas évident, de formuler cette synthèse. Il peut y avoir des nuances, il peut y avoir des éléments plus précis que vous souhaitez exprimer, voire des avis que vous souhaitez reformuler. Nous allons maintenant vous proposer de le faire.

Je ne l'ai pas exprimé au début, mais je me permets de le redire maintenant, nous sommes dans le cadre d'un processus de concertation publique, qui a un caractère réglementaire. Nous sommes dans une phase qui est formelle. Chacun a le droit de s'exprimer, vous pouvez avoir le point de vue qui est le vôtre, il est écouté, il est entendu. Il est important aussi que d'autres personnes, qui ont d'autres points de vue, puissent également s'exprimer. J'ai entendu parler de démocratie. C'est aussi cela, la démocratie, c'est que nous puissions nous écouter les uns les autres. Nous pouvons ne pas être d'accord. L'objectif de l'échange de ce soir, c'est bien de permettre cela. Il n'y a pas besoin de confronter les points de vue. Nous allons vous permettre de vous exprimer. Nous prendrons toutes les questions, tous les avis, toutes les interventions.

Simplement, ce que vous allons vous demander de faire, c'est de demander la parole, puisqu'il y a des *verbatim*. L'ensemble des échanges est consigné. Si vous ne parlez pas dans le micro, nous ne pouvons pas entendre. Si vous sifflez, nous ne pourrions pas noter le point de vue qui est le vôtre. Nous allons donc vous demander de bien vouloir solliciter la parole. Il faudra bien qu'il y ait un premier, il faudra bien que les personnes qui veulent s'exprimer le fassent au fur et à mesure. Voilà, je vous demande un tout petit peu de respect, en tout cas suffisamment pour que l'expression soit libre et puisse être prise en considération par SNCF Réseau, sous l'autorité de Monsieur le Garant.

Il y a des hôtesse dans la salle. Je vais vous donner les consignes. Vous prenez un micro. Quand vous parlez au micro, présentez-vous, mettez le micro sous votre menton, pour que nous vous entendions clairement et de manière distincte.

Madame, vous avez sollicité la parole. Nous allons vous la passer.

Brigitte CHOQUART, habitante de Biot

Nous sommes nouveaux habitants à Biot. Nous découvrons donc le problème depuis quelques mois. D'abord, une chose, c'est que partout où nous en avons parlé, l'expression des gens est la même. Cela ne correspond pas aux besoins. Mais ce n'était pas mon point de vue. Là, vous avez marqué tout ce qui a été relevé en points négatifs sur chaque secteur. Après, vous nous faites les attendus des gens qui se sont exprimés sur votre site – si nous avons bien compris - pour dire tous les bénéfices économiques attendus. Ce que j'aimerais bien savoir c'est, puisque vous avez le nombre exact de personnes qui se sont exprimées sur votre site, en proportion, combien se sont exprimées pour les craintes et combien se sont exprimés pour les attentes économiques ? Franchement, les attentes économiques, nous avons vraiment l'impression que c'est le listing des attentes de la Région, du pôle économique et de la SNCF, mais certainement pas des habitants. J'aimerais savoir combien nous en avons.

Applaudissements.

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

Je crois que je n'ai pas le chiffre, en fait.

Réactions dans la salle.

J'ai un certain nombre de chiffres, mais nous n'avons pas totalement séparé l'ensemble des éléments. Nous avons eu énormément d'avis et de questions sur le site, avec beaucoup de contributions.

Nous avons un certain nombre d'expressions, qui sont d'ailleurs sur le site, que vous pouvez voir sur les avis qui sont sur le site, qui sont en lien avec l'intérêt d'une desserte de cette zone. Ils sont visibles sur le site. Il y a une proportion qui est relativement importante, malgré tout. Je vais essayer d'avoir le chiffre avant de terminer la soirée. Je vous le donnerai.

Il y a *a priori* un peu plus d'avis négatifs sur cette zone, mais il y a aussi un certain nombre d'avis positifs. Je vais essayer de vous donner le chiffre avant la fin de la soirée.

De la salle

Puisque vous n'avez pas de chiffre, demandez aux gens qui sont pour de lever la main. Nous allons tout de suite voir.

Applaudissements.

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

Encore une fois, je pense que je n'ai pas de doute sur la salle, mais cela représente des intérêts, mais pas forcément tout le territoire.

De la salle

Pourquoi ne faites-vous pas un *referendum* ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez. Vous attendez la parole, s'il vous plaît ! Vous attendez, s'il vous plaît ! Nous ne vous entendons pas, nous ne consignons pas votre intervention, donc vous attendez. Vous demandez le micro, et nous vous le passerons.

De la salle

Je représente une association.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous représentez qui vous représentez mais, pour autant, les autres personnes dans la salle représentent une personne. Il y a des élus qui représentent des territoires. Donc, vous attendez s'il vous plaît ! Merci. Vous attendez qu'on vous passe le micro, merci, Monsieur. Nous allons vous passer le micro.

David LISNARD, Maire de Cannes

Merci, bonsoir, Mesdames et Messieurs. Merci pour cette approche de concertation continue, avec tout ce que cela implique d'expressions et de liberté d'expression.

Je suis le Maire de Cannes, et je suis sous le regard - non pas inquisiteur, mais de soutien - des élus de la communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, dont le Président, Bernard BROCHAND, Député, est là, Richard GALY, Maire de Mougins, Henry LEROY, Maire de Mandelieu, Didier CARRETERO, pour la commune du Cannet. La Commune de Théoule est aussi représentée.

Je vais tenir un propos qui est la position exprimée par la Ville de Cannes, mais qui représente aussi toute l'agglomération, et même au-delà, avec Grasse, puisque nous défendons une position commune avec Grasse – et c'est une première dans l'histoire de ce territoire – et, je crois pouvoir le dire, avec Antibes et une grande partie du territoire.

Réactions dans la salle.

Je vais vous dire une chose : vous ne me connaissez pas, mais vous pouvez siffler, il n'y a pas de problème, je ferai valoir mon point de vue avec beaucoup de calme. J'ai rencontré des situations bien plus ardues que des personnes qui restent assises et qui sifflent sans écouter leur interlocuteur. Ne vous inquiétez pas !

Réactions dans la salle.

Merci de faire ce point d'orgue et de soutenir ainsi la parole qui va être donnée.

Donc, l'occasion est trop importante pour que nous ne réaffirmions pas notre position, qui est en faveur de l'implantation de la future gare TGV-TER Ouest Alpes-Maritimes sur l'emprise ferroviaire de la SNCF à Cannes Marchandises. De façon extrêmement synthétique, au fur et à mesure que nous avons avancé cette position – j'ai participé à la première concertation, je suis Maire de Cannes depuis avril 2014 –, nous avons ressenti une pertinence croissante de cette hypothèse et un soutien croissant, aussi, de cette hypothèse, non seulement par les élus, mais par les populations qui se sont exprimées. Je pense que ce sont des points

importants. C'est la pertinence dans le schéma ferroviaire, pour améliorer la situation autour des nœuds ferroviaires, et c'est créer un élan pour permettre la faisabilité de cette proposition.

Cette proposition a certainement des inconvénients – ce n'est pas à moi de les évoquer, puisque ce n'est pas ce que je soutiens –, mais elle a quelques avantages que je tiens à rappeler. Elle est sur un foncier existant, et c'est un point très important, propriété de la SNCF, ce qui amène d'autres problématiques à prendre en compte, notamment pour veiller à ce que la SNCF puisse disposer de fonctions logistiques dans le territoire et comment concilier la création d'une gare, ou pas. C'est normal, il faut l'étudier précisément mais, en tout cas, nous avons un foncier de 24 hectares qui est au départ de la boucle qui a été dessinée au fur et à mesure des étapes précédentes. Elle s'inscrit donc, non pas en contradiction, mais en complément, avec des incidences sur la conception du projet. Mais elle est là.

C'est une problématique, c'est une approche pertinente. Nous avons rappelé tout à l'heure qu'elle a l'avantage, aussi, d'être à proximité d'un échangeur autoroutier, d'être directement desservie par des transports en site propre qui viennent d'être mis en place, dans un cœur d'agglomération qui fait l'objet de beaucoup d'investissements, avec beaucoup d'entreprises, beaucoup d'artisanat, et un futur pôle universitaire.

Ce sont des points particulièrement importants. Au regard de ces éléments, propriété de la SNCF, capacité à ne pas ajouter de l'imperméabilisation des sols qui, à mon avis, sera une problématique de plus en plus importante dans notre département, connexion à un pôle économique, connexion à des points de transport, nous souhaitons vraiment ardemment et avec force que, parallèlement aux études préalables à la future Déclaration d'Utilité Publique, pour ne pas faire perdre de temps et ne pas faire perdre d'argent, l'hypothèse de la création de cette gare sur Cannes Marchandises soit étudiée au même titre que les autres hypothèses.

C'est, je crois, extrêmement nécessaire, important, et nous avons l'opportunité de répondre à la problématique de la SNCF, de répondre à la volonté d'un territoire et d'être cohérent, en défendant aussi l'intérêt des contribuables, que nous sommes tous.

Voilà, merci de m'avoir écouté.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame, ici, qui a demandé la parole.

Catherine SENS-MEYE, Basta Ligne Nouvelle Biot

Bonjour. La gare à Cannes, c'était tellement bien qu'ils n'y ont pas pensé ! Que voulez-vous que je vous dise ?

D'abord, un point de principe. Il serait souhaitable, pour ne pas mettre les objections des citoyens au niveau du règne de la psychologie, de ne pas les appeler des « craintes ». Nous n'avons pas des craintes, nous avons des objections. Voilà, c'est la première des choses.

Applaudissements.

Ensuite, concernant ces objections, il me semble que vous en avez oublié certaines, notamment :

- Les points de vue que nous vous avons donnés en nous ralliant à ce que dit la Cour des comptes. Il nous est apparu qu'il y avait des incohérences avec les recommandations de la Commission Mobilité 21.
- Les objections que nous avons pu faire concernant la technologie TGV et son obsolescence, ainsi que son coût, qui est maintenant bien connu.
- Les objections que nous avons pu faire relatives au développement économique grâce au train, qui ont connu des études – je vais dire – d'universitaires qui ne semblent pas corroborer les affirmations des personnes qui attendent du développement économique.

Nous avons également fait des objections – cela concerne le territoire, plus précisément le Fugueiret – concernant le fait que les tracés nous ont été servis sur des cartes IGN que nous avons datées de 1992, à peu près. La zone de Saint-Philippe, notamment, est carrément déserte. Lorsque vous dites qu'au Fugueiret, il n'y a pas d'impacts au niveau des maisons, c'est totalement faux aujourd'hui.

Au niveau des chiffres, puisque vous n'en avez pas, j'ai été très étonnée de constater que la contribution de la Région, postule que 75 % des citoyens PACA sont d'accord avec le projet. Il semblerait que des personnes aient utilisé abusivement des statistiques sorties du chapeau, parce que je peux vous certifier qu'au niveau de la région PACA, si nous faisons un vrai travail quantitatif, un vrai travail d'enquête avec une méthodologie correcte, nous ne serions pas à 75 %.

En ce qui concerne les inondations, il y a un terme que vous n'avez pas prononcé, c'est le terme « imperméabilité ». Ce ne sont pas seulement des craintes, c'est une vraie réalité, et je pense qu'il y a des études par rapport à cela.

Je vous remercie.

Applaudissements.

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

Très honnêtement, je pense que nous avons évoqué ces sujets dans les points qui ont été présentés. Sur la finançabilité, sur la technologie obsolète, j'ai les éléments. Sur le développement économique, nous les avons remontés. Cela a été fait. Sur la remise en cause des estimations, nous l'avons noté aussi.

Mais, pas de problème, nous prendrons note de ces précisions, de ces objections, et des craintes que vous avez par ailleurs aussi.

Catherine SENS-MEYE, Basta Ligne Nouvelle Biot

Ce ne sont pas des craintes, mais des objections !

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

Nous notons ces éléments-là.

Denis PERRIMOND, Président de Région Verte

Bonsoir à toutes et à tous. Je me présente, Denis PERRIMOND. Je suis le Président de Région Verte. Je suis aussi le Président de Cannes Ecologie. Je suis un riverain de la voie ferrée, puisque ma famille, depuis plus d'un siècle, est riveraine de la voie ferrée à La Bocca.

C'est un projet qui intéresse notamment les Boccassiens, cette ligne nouvelle à grande vitesse. Nous, écologistes – je représente plusieurs associations écologiques – riverains, gens qui habitent à La Bocca, que ce soient les commerçants, que ce soient les habitants, sommes habitués à avoir le train. C'est pour nous un avantage que cette gare s'implante à La Bocca. Un avantage à la fois économique, pour booster la vie commerciale à La Bocca, parce que c'est un quartier qui, malgré les efforts de la Ville de Cannes, avec un transport en site propre, demande à avoir cette gare pour son développement. Toutes les grandes entreprises de Cannes sont implantées à La Bocca, en dehors des grands hôtels.

Je suis un ancien Cannois et un ancien Boccassien. La population est tout à fait favorable à cette implantation. Il faut savoir que, pendant les années 60, nous avions les casseurs de wagons. Il y avait quatre équipes qui, jour et nuit, cassaient les wagons au marteau-piqueur. Nous avons quand même demandé à la SNCF que le travail soit arrêté la nuit, parce qu'ils avaient des équipes de nuit. Il y a eu des efforts.

Nous sommes donc habitués au bruit mais, malgré tout, nous avons une gare qui est large, au niveau de La Bocca. Nous avons l'avantage d'avoir des espaces pour les parkings, l'avantage du foncier qui serait quasiment gratuit pour la SNCF, puisque l'existant est là. Au niveau des nuisances environnementales, elles sont limitées.

C'est vrai que le projet qui concerne ensuite le développement sur la partie de Biot, sur la partie de Sophia, pour nous, Région Verte, c'est quelque chose qui ne correspond pas. Nous avons les plus grandes réserves sur ce projet, parce qu'il y a des nuisances et des risques sensibles concernant les inondations – c'est un point très important.

Ensuite, une ligne à grande vitesse qui fait une boucle, je n'en vois pas du tout l'intérêt. En tant que citoyen, je ne vois pas l'intérêt de faire une boucle pour relier Cannes à Nice. Pour une ligne à grande vitesse, c'est absurde. Par contre, nous sommes pour l'aménagement d'une troisième voie sur le littoral...

Applaudissements.

... dans le site existant, et en faisant attention, bien sûr, à tous les éléments qui pourraient découler de l'aménagement de cette troisième voie.

Pour le pôle de Nice, c'est comme pour le pôle de Cannes. Nous avons un aéroport d'affaires à Cannes, un aéroport civil à Nice. Nous avons les transports en site propre à Nice et à Cannes. Les populations sont reliées par l'autoroute, nous avons les sorties à Cannes, nous avons les sorties à Nice. Donc, tous les avantages pour ces deux grandes villes d'accueillir les deux grandes gares, puisque celle de Nice est la première gare, au niveau de la population desservie, et Cannes, la seconde du département. La logique le voudrait, et c'est le souhait des habitants – je parle au nom des habitants de Cannes, je ne parle pas au nom des habitants de Nice, parce que je fais partie des anciennes familles cannoises et boccassiennes. Nous sommes pour ce projet.

Voilà, je vais m'arrêter là, et je vais laisser la parole à d'autres personnes. J'espère que ce sera bien inscrit dans le projet que vous déposerez, au final, au niveau national.

Applaudissements.

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

N'ayez pas d'inquiétude sur votre déclaration. De toute façon, comme vous le savez, elle est enregistrée. Elle fait partie du *verbatim*. C'est donc retransmis, et cela fera partie du bilan de la concertation. Tous les éléments qui sont évoqués ici seront présents.

Vous avez évoqué l'intérêt, pour vous, de la gare de Cannes La Bocca. Je vais préciser que c'est vraiment quelque chose qui est remonté fortement du territoire. Nous avons aussi évoqué cette troisième voie, qui a fait l'objet de beaucoup de discussions. Nous avons eu l'occasion d'en rediscuter. Nous allons remonter, et nous prenons bien note, qu'il y a une expression forte en faveur de cette troisième voie en lieu et place du projet proposé.

Michel CAU, Bleu Blanc Biot

Je me suis énervé, et je veux m'en excuser. Je représente Bleu Blanc Biot, la défense des intérêts biotois.

Biot, pour moi, c'est un village médiéval. Les touristes viennent sur la Côte d'Azur, et ils viennent visiter Biot. Biot, c'est sympa. Je ne comprends pas que vous vouliez percer en dessous ou passer en aérien. C'est scandaleux. L'impact touristique, y avez-vous pensé ? Il y a aussi toute la faune, la flore, etc. Biot, c'est un coin tranquille. Pourquoi faire cela et ne pas changer votre fusil d'épaule ?

Applaudissements.

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

D'abord, je vous remercie de votre intervention. J'ai présenté ce qui était ressorti des objections qui ont été formulées autour de Biot de façon assez massive, reprenant le fait que le projet était considéré comme inacceptable. Là aussi, j'ai repris les positions qui avaient été évoquées, comme un projet non pertinent.

Nous avons eu l'occasion de débattre, dans les précédentes réunions, de ce que nous considérons, avec la gouvernance du projet, comme un projet qui répond aux besoins de mobilité, mais je ne veux pas entamer à nouveau le débat, puisque vous vous exprimez sur ce sujet-là. Nous prenons note de cela. Encore une fois, ce qui compte pour nous, c'est que ce que vous venez d'évoquer, nous l'ayons précisé dans les documents de synthèse. C'est ce qui correspond à ce qui a été exprimé par le territoire et nous l'avons noté. Nous prenons bien note de ce que vous venez de dire.

Julien HUGOL, habitant de Biot

Bonsoir. Je voudrais juste revenir sur l'obsolescence des cartes et vous poser une question. Lorsque nous disons que les cartes sont anciennes, nous avons essayé de pointer des choses sur les cartes, et les cartes considérées par la SNCF, c'est Biot sans Saint-Philippe, La Brague sans le parc naturel. Si nous prenons des éléments qui rayonnent un peu plus dans le département, c'est Sophia-Antipolis sans plus de 60 % d'Amadeus, une petite entreprise très peu connue localement. C'est Sophia-Antipolis sans Nautipolis, la piscine qui est là depuis six ans. Si nous allons un peu ailleurs, c'est Antibes sans Anthéa – je pense qu'il y a

des gens qui connaissent Anthéa. Après, on aime ou on n'aime pas, mais ce n'est pas le débat, c'est Marineland sans le bassin des orques. Il n'est pas sur les cartes. Évidemment, c'est le tracé des Fugueiret, sans 90 % des maisons impactées.

En fait, la question que j'ai pour vous, c'est : quel est l'engagement sur *verbatim*, en réunion publique, que prend la SNCF pour actualiser les cartes avant de faire le choix de tracé, pour baser ce choix sur des éléments objectifs et ne pas sous-estimer le nombre d'habitants impactés ? Merci.

Applaudissements.

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

Les cartes que nous avons présentées seront réactualisées. Les différents points que vous évoquez présentent des points de prise en compte potentiellement différents, mais qui n'inversent en aucune manière les différentes proportionnalités de présentation des différents tracés les uns avec les autres. Nous verrons donc, nous reprendrons ces éléments. Sur la plupart des zones concernées, les précisions qui sont données sont suffisantes pour avoir une vision générale des éléments. Nous avons eu l'occasion d'en parler à plusieurs reprises. Nous préciserons ces éléments et nous ferons des remises à jour de ces cartes.

Les discussions que nous avons eues sur le territoire ont montré qu'il manquait effectivement des éléments sur les cartes. Nous les ramènerons mais, encore une fois, cela ne change pas les logiques générales de perception des impacts d'un tracé par rapport à un autre.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous propose d'attendre que l'on vous passe un micro, Madame.

De la salle

Non !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Dans ce cas-là, sachez donc que ce que vous allez exprimer ne sera pas pris en compte.

Je propose que quelqu'un sollicite la parole. Je ne vais pas vous la laisser, Madame. Non, mais, elle ne la demande pas. Attendez, attendez ! Madame, ici, pouvez-vous vous lever ? Merci.

Katia PILLET, habitante de Biot

Bonsoir à tous. J'habite à Biot, au niveau des Castagnes, près du fameux aqueduc des Soullières, qui va quand même être une catastrophe naturelle et humaine. Je reviens sur une question : il nous est demandé de choisir entre trois tracés, visiblement sensiblement égaux, alors que la Déclaration d'Utilité Publique n'est pas ouverte. Le projet est-il ficelé avant la Déclaration d'Utilité Publique ? C'est une première question.

Deuxièmement, au niveau du financement. J'y reviens, parce que vous avez souligné que nous allons payer cette ligne par l'intermédiaire de la Région et de nos impôts. Ce n'est pas nous qui allons payer. Ce sont nos petits-enfants, nos arrière-petits-enfants, puisqu'aujourd'hui l'Etat français est endetté et que nous enrichissons « à gogo » la Banque européenne, ne serait-ce que par la provision des intérêts souscrits auprès

de cette banque. Nous engageons le futur de plusieurs générations. Doit-on prendre la responsabilité d'un tel financement ? 26 milliards d'euros pour Lyon-Turin, 5 milliards d'euros pour la petite boucle azurée, qui va quand même détruire la vie de plusieurs milliers de personnes. Les éléments, ce n'est pas grave.

22 milliards d'euros, en fait, c'est 109 millions d'euros d'après vos prévisions. Mais, si les cartes sont mises à jour, ce sera peut-être plus. 109 millions d'euros le kilomètre, cela fait un peu cher dans un Etat endetté et sur un *trust* qui est supra-endetté. Vous avez de la chance, Monsieur VALLS a fermé l'ouverture du registre des *trusts* le 22 juillet, et Monsieur CAZENEUVE a fait publier un décret le 5 décembre mettant la Cour de cassation sous l'égide directe du Gouvernement. Nous avons les trois pouvoirs réunis en une seule personne. C'est la démocratie. Je vous remercie.

Applaudissements.

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

Sur les conditions de prise en compte du financement, les interrogations liées au financement font partie des retours que nous avons notés dans la synthèse de la concertation. Les questions que vous posez font partie de ces éléments-là. Je n'ai pas de réponse à apporter. C'est d'ailleurs une déclaration que vous faites.

Je reviendrai juste sur le processus, pour que ce soit bien clair pour tout le monde. C'est un éclairage. Vous parlez de Déclaration d'Utilité Publique et vous parlez de décision. Je vous rappelle que nous sommes dans un processus de concertation, qui amène potentiellement des choix de tracés, et que ces choix de tracés et de positions de gare feront l'objet d'une présentation en Comité de pilotage, et puis de décisions ministérielles. Nous ferons ensuite des études d'approfondissement pour réaliser le dossier d'enquête d'utilité publique. Ce dossier d'enquête d'utilité publique sera présenté à la concertation publique dans le cadre d'une enquête, avec un commissaire enquêteur. Si le processus va jusqu'au bout, nous aurons une Déclaration d'Utilité Publique en Conseil d'Etat, potentiellement en 2019.

J'ai déjà eu l'occasion d'exprimer cela. Non, le projet n'est pas ficelé. Il est en cours de concertation. Nous sommes dans une réunion de concertation. Les choix ne sont pas réalisés. La preuve, c'est qu'il y en a encore plusieurs sur la table. Ce processus est en entonnoir jusqu'au moment de l'enquête d'utilité publique, qui est encore une fois un moyen d'expression sur un dossier qui aura avancé en entonnoir dans ses études d'approfondissement par le maître d'ouvrage.

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

Je représente les habitants du quartier de la gare à Saint-Laurent-du-Var.

La municipalité de Saint-Laurent-du-Var s'est exprimée. Lors de plusieurs réunions, les habitants de la commune et, en particulier, ceux du quartier de la gare se sont exprimés, pour exprimer, non pas des craintes, mais des inquiétudes, puisque c'est dans ce quartier que la Ligne Nouvelle va sortir du tunnel, tout en sachant que les trains qui vont emprunter la Ligne Nouvelle ne s'arrêteront pas à Saint-Laurent-du-Var.

Nous avons émis des inquiétudes, mais aussi des propositions. Dans ce qui a été présenté tout à l'heure par Monsieur CHERRIER, il y avait ce qu'il appelait « les craintes », mais pas les propositions. Nous avons des propositions parce que ce quartier, aujourd'hui, est déjà impacté par de nombreuses nuisances : la ligne

SNCF actuelle, l'A8, qui ne passe pas très loin, l'aéroport, la desserte de Cap 3000, les dessertes locales, l'ex-Nationale 7, la 6007, la 6098. Donc, beaucoup de nuisances.

La sortie du tunnel de la Ligne Nouvelle apportera-t-elle des nuisances en plus ? Peut-elle être l'occasion, en partenariat avec la ville de Saint-Laurent-du-Var, avec le Conseil départemental et avec la Métropole Nice Côte d'Azur, d'avoir des améliorations dans ce quartier ? Des améliorations, comment ? Alors, d'abord, par une voie nouvelle qui ne serait pas au nord de la ligne actuelle – comme cela paraissait en 2014 – mais au sud de la ligne actuelle. Avec des voies nouvelles qui ne seraient pas en estacade, comme cela apparaissait dans le projet de 2014, et cela continue à apparaître dans une des variantes de 2016, mais le plus rapidement possible après la traversée du Var en tunnel, en souterrain.

Pour cela, nous avons proposé que le viaduc de traversée du Var soit prévu en pente, en déclivité, à partir de la rive niçoise du Var pour pouvoir aborder la rive laurentine du Var, la rive droite, déjà au niveau d'un souterrain, d'un tunnel. Il y a ces propositions-là.

La difficulté, c'est une réduction de l'emprise routière sur l'actuelle 6007 et l'actuelle 6098. Cette réduction de l'emprise routière, à l'horizon 2030, je pense que ce n'est pas une difficulté, mais que cela peut être un atout. Nous le voyons bien avec la pollution de l'air, qui ne concerne pas que la région parisienne et l'Isère, mais qui concerne, nous le savons très bien, la Côte d'Azur, sur la globalité du littoral, avec des impacts et des remontées jusque dans le Mercantour. Il faut que cette Ligne Nouvelle, si elle doit avoir une utilité, réduise le transport par camion et le transport par voiture.

Pour cela, il faut réfléchir aux compléments d'aménagements territoriaux, qui passent par le développement des transports en commun, des modes doux, des transports alternatifs, des transports non polluants, des transports électriques et tout ce qui pourra s'inventer d'ici les prochaines décennies.

Pour cela, les propositions sont, entre autres – cela concerne la Métropole et le Conseil départemental – de prévoir un appendice de la ligne 2 du tramway pour sa partie CADAM, arriver au CADAM. Puisqu'il y a un projet de pont à ce niveau-là sur le Var qui est prévu dans le cadre de l'aménagement du parc départemental des Rives du Var, il pourrait emprunter le même pont que ce lien entre les deux rives du parc départemental des Rives du Var pour avoir un appendice du tramway qui rejoigne le centre de Saint-Laurent-du-Var.

Après, si le cadencement sur la ligne ancienne des TER est bien de huit TER par heure, un TER, ce n'est pas un tramway, mais à huit TER par heure, nous sommes pratiquement au même cadencement qu'un tramway. Si nous pensons que la gare de Nice Aéroport est branchée sur la ligne 2 du tramway, la gare de Saint-Laurent-du-Var, vous vous êtes engagés à la maintenir, la gare du Cros-de-Cagnes, vous vous êtes engagés à la maintenir, et la gare de Cagnes-sur-Mer, nous aurions une desserte qui s'apparente au tramway, qui pourrait être branchée sur le tramway à Nice Aéroport.

Elle pourrait aussi être – et j'interpelle les élus de Cagnes-sur-Mer, mais il n'y en a pas ce soir – branchée sur un TCSP entre Cagnes-sur-Mer et Vence, qui réduirait aussi considérablement la circulation routière sur cette zone-là.

Il y a donc des projets qui doivent être concomitants, qui doivent être réfléchis en même temps par les différents opérateurs pour qu'il y ait un impact écologique positif. C'est, je crois, l'intérêt principal. Dans ce

cadre-là, que Saint-Laurent-du-Var ne soit pas la concentration des nuisances, mais qu'elle puisse ressortir avec une vie améliorée. Merci.

Applaudissements.

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

Juste un point de précision par rapport aux éléments que vous avez formulés, Monsieur. Nous n'avons pas de présentation de solutions techniques, puisque ce n'est pas encore dans la logique du retour de la concertation. Ce sont les expressions et le retour des expressions.

Par contre, nous avons travaillé dans les réunions de concertation à Saint-Laurent-du-Var, nous avons évoqué les sujets que vous avez présentés et nous avons eu l'occasion de dire que, dans le cadre des études d'approfondissement qui seront menées en concertation, les solutions qui sont présentées seront débattues et, là aussi, discutées, et étayées par SNCF Réseau dans le cadre des études.

Vous le savez aussi, il n'y a pas de pertinence à ces projets sans que nous les fassions en concomitance avec l'ensemble des systèmes de transport, les communautés et les agglomérations concernées. C'est la base même des études que nous produirons.

Nicolas RABOIN, Valbonne

Nous allons reprendre un peu aussi les choses hors contexte, bien que nous ayons des hommes politiques ici. Nous parlons d'un budget de 4,5 milliards d'euros – c'est quand même énorme –, un chèque que nous faisons à la SNCF pour qu'elle fasse une étude de marché. Mais, clairement, dans une entreprise, quand vous faites une étude de marché avec 4,5 milliards d'euros, vous travaillez un peu les hypothèses.

Nous aurions pu trouver une société de cars, et la société de cars nous aurait trouvé une autre solution. Là, la SNCF essaie de nous présenter un magnifique tracé, avec un taux de rentabilité de 4 %, quand même. Avec 4,5 milliards d'euros, un taux de rentabilité de 4 %, c'est quand même assez énorme. Il va à l'encontre de tous les systèmes existants et proposés par les municipalités.

Nous parlions déjà d'un autre projet, qui était la troisième voie littorale, qu'ils ont bien étudiée en 2005 mais qui s'est arrêtée – la SNCF n'est donc pas très, très douée pour les études de marché – qui va casser le système de la bande littorale et tous les accès qui sont en transversal.

Elle essaie de se raccrocher, avec une campagne de publicité qui est très, très bien faite, avec des arguments comme la saturation de l'A8 ; elle essaie de se raccrocher à un certain nombre de concepts, mais nous voyons bien qu'au fond, il n'y a pas de vraie étude du besoin. De toute façon, Sophia en est l'illustration. Ce n'est ni utile pour les salariés de Sophia, ni utile pour les habitants.

Je demande vraiment aux élus de réfléchir à une autre solution qui serait beaucoup moins destructrice pour l'environnement, qui serait beaucoup plus utile et qui serait beaucoup plus dans le sens de l'histoire que ces solutions obsolètes faites par la SNCF.

Oui, améliorer l'autoroute, améliorer d'autres systèmes. On parle de téléphérique. C'est quand même honteux que nous soyons obligés de faire un train à Sophia, excusez-moi.

Le parc des Bouillides, c'est intéressant, parce que c'est vraiment la solution du non-sens. C'est un non-sens complet. Je ne sais pas qui a eu cette idée. Alors, ils n'ont pas fait d'étude de marché mais, par contre, elle

est très claire, l'étude de marché. Vous avez une pétition qui est signée par 3 800 personnes. Vous avez une municipalité qui vient de dire « non » à la gare de Sophia-Antipolis. Vous avez la CASA qui vient de dire « non » à l'ensemble des gares de Sophia-Antipolis. Il faut être conscient de cela. C'est une fausse solution, la gare de Sophia-Antipolis n'apportera rien, à part des « emmerdements » (excusez-moi).

Nous n'étions pas des spécialistes de ce sujet mais, tout le temps que nous avons discuté, nous n'avons trouvé personne d'intéressé par cette solution-là. Elle ne répond à aucun besoin.

Nous demandons clairement, en tout cas, pour le parc des Bouillides, solution qui est totalement une hérésie écologique, économique, et sociale – parce que nous n'en parlons pas -, le retrait du tracé dès cette première phase. C'est déjà une honte qu'elle ait été présentée ici.

Dans une entreprise, nous ne présentons pas des scénarios comme cela sans qu'ils soient un minimum étudiés, avec des cartes à jour, des études de marché et des études de besoin faites par d'autres gens que la SNCF. Merci.

Applaudissements.

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

Ces éléments sont relativement notés correctement dans le retour que nous avons produit sur Biot, puisque nous avons mis tous les points que vous avez évoqués sur le retour de la variante Bouillides. Je pense que cela correspond à ce que vous venez de dire.

Concernant les 4,5 milliards d'euros, aujourd'hui, ce n'est un chèque qui n'est fait par personne. Ce sont des estimations. Aujourd'hui, ce n'est pas un chèque qui est fait, c'est une estimation des coûts du projet, parce que nous travaillons dans le cadre d'une enveloppe de financement des études qui n'est vraiment pas du tout à la même hauteur. Voilà, c'était juste une précision par rapport à cela.

Rémi QUINTON, TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

Bonsoir.

Réactions dans la salle.

Merci pour votre accueil.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît ! Je vous propose que chacun puisse s'exprimer. Je vous propose que nous continuions de cette manière, s'il vous plaît. Merci.

Rémi QUINTON, TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

Je voudrais rappeler les positions de notre association sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, qui ont fait l'objet d'une transcription sur le site internet.

Nous avons eu des ateliers saturation et environnement et développement durable avant l'été. Les conclusions de cet atelier sont claires : la ligne existante est saturée, les trains sont surchargés sur la Côte d'Azur. Nous subissons une grave pollution routière, et l'actualité récente l'a rappelé. Cette pollution, si nous la ramenons aux Alpes-Maritimes, c'est 5 morts prématurées par jour. Inéluctablement, ce seront des mesures draconiennes comme la circulation alternée dans notre département. Je demande à tout le monde

d'imaginer la paralysie et la pagaille que ce sera dans le royaume du « tout-bagnole » si la circulation alternée doit être introduite.

Il y a donc urgence à agir et à construire cette seconde ligne ferroviaire, et une vraie ligne complète, c'est-à-dire pas une demi-ligne avec des bouts de troisième voie que certains ont conspuée par le passé, avant de la soutenir maintenant. Il nous faut une seconde ligne, et elle ne pourra pas longer la ligne existante. C'est absolument impossible de construire une seconde ligne le long des lignes existantes, c'est beaucoup trop urbanisé.

La première chose que notre association demande, c'est sur le calendrier, parce que malheureusement, la pollution n'attendra pas, et 2030, c'est trop tardif. Il faut commencer les travaux au plus tôt, et la ligne pourrait être mise en service en 2018, si nous prenons dès maintenant de bonnes décisions.

Réactions dans la salle.

De la salle

Mettez déjà les camions sur des trains, au lieu d'« emmerder » les gens !

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je peux vous demander de respecter les différents participants, s'il vous plaît ?

Rémi QUINTON, TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

La Priorité 1 est sur un périmètre trop restreint. Nous pensons qu'il ne faut pas aller seulement de Cannes à Nice. Il faut réaliser toute la section Est Var - Sophia-Antipolis - Nice, et il faut le faire entièrement en ligne nouvelle. Pour notre association, il n'est pas question de sacrifier les dessertes TER en utilisant la ligne classique, y compris dans l'Estérel pour Théoule et Mandelieu. Ce serait absolument contraire aux objectifs de notre association dans son soutien à la Ligne Nouvelle, c'est-à-dire plus de trains et plus de TER.

Concernant les tracés, c'est-à-dire l'objet de la concertation en cours, notre association est pour le RER littoral hautement cadencé, et donc pour la boucle TER. Nous sommes pour que la Ligne Nouvelle soit raccordée à la ligne Cannes-Grasse, de préférence la variante C2. Nous demandons que soit même étudié sur ce raccordement un raccordement symétrique, anciennement appelé « virgule de Cannes » pour accélérer la desserte TGV des gares littorales du département.

Nous sommes pour le doublement de la ligne Cannes-Grasse entre Le Bosquet et Mouans-Sartoux. Si un tel projet n'est pas porté dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, vous pouvez être certain qu'il ne se fera jamais.

J'ai une question qui porte sur ce point : certaines associations, comme le GIR Maralpin ou Basta Ligne Nouvelle Biot communiquent sur le fait que ce doublement de la ligne Cannes-Grasse ou les raccordements ne seraient pas intégrés dans le coût du projet, dans les fameux 4,5 milliards d'euros. Est-ce que la SNCF peut dire si, dans les 4,2 milliards d'euros – qui sont en fait 3,8 milliards d'euros, quand on fait la somme des propositions de la SNCF – le doublement de la ligne Cannes-Grasse et le raccordement à la ligne littorale sont bien inclus ? C'est quand même un point qui est important.

Sachant que, quand nous faisons la somme de tous ces investissements, nous ne sommes pas à 4,2 milliards d'euros, nous ne sommes pas à 4,5, nous ne sommes pas à 5, nous sommes en fait à 3,8 milliards d'euros, cela veut dire que, par rapport aux autres budgets qui sont indiqués, cela laisse de la marge, par exemple pour qu'il y ait des améliorations à Saint-Laurent-du-Var ou à Biot.

J'en termine sur les positions de notre association. Nous sommes pour la desserte ferroviaire de Sophia-Antipolis, et nous sommes pour le tracé OAM 1, donc le site de gare Le Fugueiret au sein de la Technopôle et accessible aux transports en commun.

Nous sommes pour en tant que gare TER et, comme ce site est rapidement accessible depuis tout l'ouest du département, nous sommes aussi pour en tant que gare TGV complémentaire des gares littorales et directement reliée à la gare Est Var.

Dans les études complémentaires qui pourraient être menées sur des hypothèses alternatives, nous serons très vigilants pour que tous les points que nous avons soulevés soient traités. Une comparaison objective devra pouvoir se faire entre toutes les solutions. Nous ne laisserons pas le projet être détérioré.

A Saint-Laurent-du-Var, nous sommes pour les solutions qui protègent au maximum les populations, avec le souterrain le plus loin possible, si c'est nécessaire, et en utilisant les emprises de la Nationale, si c'est nécessaire.

Nous sommes pour le pôle d'échange de Nice Aéroport et, pour ce qui concerne les liaisons entre les gares de Nice, nous actons le principe des deux voies.

Pour conclure, notre association apporte son soutien déterminé au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Nous souhaitons que les choix de tracés et de positions de gare soient rapidement faits à l'issue de la concertation, avant les échéances électorales de 2017, afin d'engager les études détaillées, puis les travaux, au plus tôt.

Applaudissements.

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

Nous prenons évidemment note. Encore une fois, nous avons un certain nombre de variantes qui sont présentées dans le cadre de la concertation, et qui feront, en fonction des pertinences des projets et des décisions qui seront prises, l'objet d'études d'approfondissement dans le cadre de la poursuite du projet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait une question sur les coûts, je crois.

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

C'est « oui », sur la prise en compte du doublement de Cannes-Grasse. C'est dans les coûts du projet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame ?

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot

Je représente l'association du quartier Saint-Julien Roquefort à Biot et le collectif Basta Ligne Nouvelle Biot.

C'est l'heure du bilan. Je vais donc vous donner ma synthèse de la concertation.

Après avoir participé aux réunions du collège des acteurs à Marseille, à Nice, aux ateliers géographiques, aux réunions publiques dans les Alpes-Maritimes – j'en ai raté une, à cause de la grippe –, après avoir répondu aux inquiétudes des Biotois et lancé, avec d'autres, un collectif pour répondre, trouver des solutions, des arguments et étudier le dossier, nous avons été soutenus par de nombreux habitants de Valbonne, de Mougins, de Saint-Laurent-du-Var.

Pour nous, le bilan est le suivant : nous déplorons l'attitude souvent désinvolte – et ce soir, nous en avons eu un exemple –, l'attitude méprisante, du représentant du maître d'ouvrage. Vous devez regarder le *verbatim* de la réunion publique du 9 novembre à Biot. Vous verrez que certaines personnes ont même entendu avoir été insultées. C'est dans le *verbatim*.

Vous avez refusé de prendre en compte les critiques de spécialistes du ferroviaire concernant la boucle Nice-vallée de la Siagne-Nice. Je cite notamment la FNAUT PACA et le GIR Maralpin.

Vous refusez de prendre en compte les études prouvant que cette boucle ne correspond pas aux besoins des actifs travaillant et étudiant à Sophia-Antipolis. C'était une étude de Sophia Club Entreprises.

Vous répondez à nos questions de façon évasive concernant la faisabilité du projet et ses effets néfastes sur l'environnement, les finances, et vous persistez à parler d'horizon 2030 quand, pour l'ensemble du projet, c'est l'horizon 2050.

Vous donnez la parole systématiquement à certains *lobbies*, comme je les appellerai, dont vous êtes, je dirais, des complices. Monsieur SAINT-PIERRE prétendant ne pas me voir lever la main, alors que cela faisait un bout de temps que je levais la main, depuis le début de cette réunion, prétendant ne pas nous voir et distribuant la parole aux représentants de la CCI – je suis étonnée de ne pas les avoir entendus ce soir –, du BTP, des associations pro-TGV, en effet, TGV Développement. Le plus comique étant quand Monsieur SAINT-PIERRE fait semblant de ne pas reconnaître un duo que nous connaissons bien, c'est-à-dire Messieurs QUINTON et DELAY, à chaque nouvelle réunion...

Applaudissements.

... alors qu'ils ont écrit ensemble un article pour le Parti Communiste Français en faisant la promotion de la gare du Fugueiret.

Monsieur le garant, je vous envoie donc un courrier à ce sujet. Il y a un problème quant à la concertation. Elle n'est pas loyale.

Pour conclure, je voudrais rappeler que la Cour des comptes, le Sénat, et d'autres autorités compétentes comme l'ARAFER, c'est-à-dire l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières demandent à SNCF Réseau d'arrêter ses projets de TGV au coût exorbitant et de favoriser l'amélioration de l'existant.

Nous vivons une période de dérives populistes. Les gens sont désabusés, car ils ne sont pas entendus. Vous avez une obligation morale à entendre et accepter la contradiction venant des populations concernées par votre projet. C'est une lourde responsabilité, et nous vous en tenons redevables.

Applaudissements.

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

Ce fut aussi une lourde responsabilité de porter quelques attaques qui ne sont pas forcément fondées. La preuve étant que vous vous êtes exprimée à chacune des réunions, vous avez pu le faire à tous les ateliers. A aucun moment...

Laurence DESPORTES-JENNINGS, Basta Ligne Nouvelle Biot

Je n'ai pas eu la parole, en particulier, par exemple, quand j'ai levé la main. A d'autres réunions, je levais la main et je n'avais pas la parole alors que vos acolytes ont la parole systématiquement !

Applaudissements.

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

Vous venez de vous exprimer, très correctement, en même temps que tout le monde. Votre parole est donc prise en compte, ce qui prouve parfaitement que vous pouvez vous exprimer dans le cadre d'une réunion qui est ouverte à tout le monde.

Monsieur SAINT-PIERRE fait son travail pour donner la parole. Il n'est l'outil d'aucun lobbying. Il est un mandataire du maître d'ouvrage, SNCF Réseau, qui le rémunère pour faire ses prestations. Il n'est donc absolument pas lié aux positions que vous venez d'émettre, qui sont parfaitement insultantes et tout à fait désagréables.

Bernard HEUSE, association des Bréguières de Mougins

Bonsoir. Dans un premier temps, notre association s'est bien sûr opposée à la localisation d'une gare sur les Bréguières, à Mougins, en particulier du fait qu'elle est assez loin de Sophia. Il y aurait donc des impacts pour réaliser des infrastructures de transport vers Sophia. Il y a aussi des impacts sur la Valmasque, qui est tout à côté du site présagé pour la gare.

Un autre aspect qui, je pense, n'a pas été vraiment mentionné ici tout à l'heure, ce sont les alternatives. Il nous est dit que ce projet est fait pour améliorer les solutions de mobilité au quotidien. A Sophia, c'est évident, il y a beaucoup de problèmes de congestion du trafic routier, surtout depuis cinq ou six ans – je ne sais pas exactement quand, mais c'est vraiment terrible.

Vous allez investir 4 milliards d'euros, entre 3,8 et 4,5 milliards d'euros. Combien de lignes de bus, d'infrastructures routières, pourriez-vous réaliser avec ce budget, pour pouvoir éventuellement apporter des solutions plus rapidement sur la région, sur la Technopôle ?

Je pense que c'est vraiment un problème urgent. Avoir des travaux, la Cité du Savoir, plus les gares, cela va amener, pendant les travaux, beaucoup de trafic, après les travaux, beaucoup de trafic. Nous allons devoir payer les gares, la ligne et les infrastructures, en plus, après.

Je ne sais pas si d'autres solutions plus rapides à mettre en place, un peu moins chères, probablement, et surtout un peu plus utiles ont été envisagées. Parce que, pour desservir des gens qui travaillent sur Sophia, je ne pense pas qu'une gare unique entre Cannes et Nice soit une solution très pertinente étant donnée la dispersion des habitations des gens qui travaillent à Sophia.

Voilà, merci beaucoup.

Applaudissements.

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

Je pense que les différents propos que vous avez tenus sont parfaitement retranscrits dans les documents que nous avons évoqués. Nous avons parlé effectivement des solutions alternatives qui ont été évoquées, de la pertinence du projet. Je crois – en tout cas, je pense – que les éléments que vous venez d'évoquer sont retranscrits correctement dans la synthèse que nous avons prise en compte.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous donnerai la parole. Nous allons donner la parole en priorité à ceux qui ne se sont pas exprimés, et nous reviendrons vers vous ensuite.

De la salle

Je pense que j'ai quand même un droit de réponse, quand même.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je n'ai pas oublié que vous aviez demandé la parole. Il y a d'autres personnes qui ne se sont pas encore exprimées.

De la salle

Ce n'est pas un droit à la parole, c'est un droit de réponse.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous l'aurez. D'accord ?

Pascal NICOLETTI, CCI Nice Côte d'Azur

Je suis le Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur. Comme vous trouviez que l'on vous manquait, je me permets quand même de prendre la parole, et j'aimerais prendre la parole d'une manière très générale.

Pour moi, c'est une bonne concertation, parce que la SNCF, qui pour moi était quand même à l'origine des gens « droits dans leurs bottes » et qui avait tendance à vouloir passer en force, a fait un effort énorme lors de cette concertation, pour intégrer la vision de la Ville de Cannes sur La Bocca, pour proposer des variantes sur Sophia, pour trouver des solutions sur la pénalisation qu'il y a forcément sur Saint-Laurent-du-Var à faire sortir une ligne. Il y a eu vraiment un vrai travail de fait. Le travail doit continuer, bien évidemment, au niveau des études, notamment en intégration urbaine. C'est pour cela que, sur Sophia, parmi les trois solutions, nous serions plutôt favorables au Fugueiret, parce que nous pensons qu'une bonne intégration entre le SKEMA et la Cité du Savoir devrait pouvoir être faite, avec le moins de casse possible.

Il ne faut pas se faire d'illusions. De toute manière, ce sera un projet qui n'aura pas l'unanimité pour lui. Il y aura toujours des gens qui seront contre. Cela fait partie – hélas ! - des évolutions.

Ce que j'ai remarqué d'intéressant dans vos propos, c'est ceux qui pensaient à l'avenir de nos enfants. Vous y pensez en termes de dépenses. Moi, j'y pense en termes de recettes. Très sincèrement, si nous n'avons pas

une action de parents, comme nous devrions le faire en bons pères de famille, si nous n'avons pas la stratégie de prendre la décision aujourd'hui, de se donner les moyens d'avoir un meilleur maillage, un meilleur bouclage de cette zone, de se donner la possibilité de connecter tous les efforts que font les communes, avec les bus en site propre, avec les nouveaux modes.

Il est très clair que, si nous sommes préoccupés par l'avenir de nos enfants, nous sommes préoccupés par l'avenir des territoires, nous sommes préoccupés par l'avenir des entreprises qui leur amèneront du travail et leur permettront de vivre.

Je vous donne cela, comme vous me posez la question. C'est vrai que, tous, nous pouvons avoir des problèmes à titre individuel. Vous êtes ici, vous représentez d'ailleurs ces problèmes à titre individuel.

Vous vous demandiez : « Combien de personnes ? » Nous avons plus de 2 000 chefs d'entreprise qui ont été favorables à ce positionnement global. Il est très clair que, mobiliser les chefs d'entreprise, dans l'état économique actuel, ce n'est pas simple. Vous avez certainement vos motivations à le faire parce que vous le regardez, parce que cela passe à côté de chez vous. Cela me paraît normal. Essayez simplement d'imaginer ce territoire sans un maillage complet qui nous permette de fonctionner au mieux des intérêts économiques de cette région, et vous aurez la réponse. Je crois que les efforts sont des efforts communs à effectuer, et je tenais encore à remercier la SNCF qui a vraiment fait beaucoup d'efforts, et je parle de SNCF Réseau.

Réactions dans la salle.

SNCF Commercial, j'ai entendu quelques propos. Sachez qu'ils sont sous le feu de la Région, actuellement, en termes de renégociation. Mais ils ne pourront pas améliorer énormément s'ils n'ont pas d'autres moyens à leur disposition. L'autre moyen, c'est une boucle ferroviaire, très clairement.

Applaudissements.

Daniel BERTHIER, CIQ Garbejaire Haut-Sartoux

Je représente l'association de Préservation du Parc des Bouillides, et également le comité de quartier de Garbejaire Haut-Sartoux.

Pour répondre au Monsieur, quand il parlait de concertation, il félicitait la SNCF pour sa concertation, nous, les habitants de Garbejaire Haut-Sartoux, avons découvert cela par hasard, le 17 octobre, lors d'une réunion qui était prévue dans notre quartier. Nous n'étions pas du tout au courant. Après, nous nous sommes aperçus qu'il y avait quelques encarts dans certains journaux municipaux, mais c'est tout. Cela nous est tombé dessus. Nous avons découvert ce soir-là que notre quartier allait complètement être bouleversé, que notre parc, notre lieu de vie allait complètement être détruit.

Monsieur dit : « Cela passe à côté de chez vous ». Non, Monsieur. Cela ne passe pas à côté de chez nous, cela passe dans notre jardin, cela passe sous nos maisons, cela passe là où nos enfants jouent, cela passe là où nos enfants vont à l'école, cela passe là où nos jeunes font du sport, y compris peut-être les gens qui travaillent dans votre entreprise et qui viennent courir dans notre parc. Tout cela, cela va être détruit, et nous l'avons découvert par hasard.

Quand vous parlez de concertation, je dis : « Non, il n'y a pas eu de concertation ». Cela nous tombe dessus, et nous nous défendons comme nous pouvons. Je peux vous dire que nous sommes là ce soir, mais que nous serons là demain.

Si vous choisissez de passer dans les Bouillides, il faut que la SNCF sache bien que nous serons là, et nous serons toujours là, en travers. Notre-Dame-des-Landes, vous connaissez ? Eh bien, vous allez connaître le ici, Monsieur.

Applaudissements.

De la salle

Pas de réponse sur la concertation ?

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

Écoutez, la concertation, c'est le dossier support de la concertation. Il a été mis en ligne le 3 octobre, et non pas le 17. Il a été fourni à tout le monde.

Réactions dans la salle.

Comme c'est le principe dans une concertation, il y a plusieurs variantes de tracés, que j'ai rappelées tout à l'heure, et il y a plusieurs positions de gare, quatre avec Cannes. Cela fait partie du dispositif.

Réactions dans la salle.

J'ai eu l'occasion d'expliquer à de nombreuses reprises que la variante des Bouillides, comme celle de Cannes, était issue dans le livret 5 de la période de concertation avec les élus. C'est noté noir sur blanc dans le dossier support de la concertation.

De la salle

Avez-vous noté que les élus ont changé d'avis depuis ?

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

C'est vous qui l'évoquez.

Réactions dans la salle.

De la salle

Le Conseil municipal a voté à l'unanimité. Les élus sont contre.

Applaudissements.

Guilaine DEBRAS, Maire de Biot

Je tiens surtout à préciser une chose, qui vient encore d'être dite, et qui m'énerve particulièrement, c'est quand vous dites : « *Nous avons rencontré les élus et nous avons fait la concertation avec les élus* ». Il y a des élus, et j'en fais partie, qui ont dit tout de suite qu'ils n'étaient pas d'accord avec ces tracés-là. Il a été dit après que les tracés avaient été faits après la concertation avec les élus, mais vous ne dites pas ce qu'ont dit les élus. A Biot, les élus ont dit qu'ils n'étaient pas du tout d'accord avec le projet dans son ensemble. Voilà ce que je tenais à dire !

Applaudissements.

Véronique PILLET, Association Basta Ligne Nouvelle PACA, habitante de Biot

Comme je suis biotoise, la courtoisie m'obligeait à donner immédiatement le micro à notre Maire.

Je voulais faire un commentaire sur les propos du responsable de la CCI, notamment sur les modalités de l'enthousiasme des entrepreneurs qui s'est exprimé. Il faut savoir qu'il y a eu des opérations qui sont des opérations de marketing, du vrai *street marketing*.

Applaudissements.

La première opération, c'étaient des étudiants ; certains de mes étudiants y ont d'ailleurs participé. Ils étaient chargés de faire signer des gens à l'entrée d'un petit salon qui s'appelle *Les entrepreneuriales*. Les gens signaient, mais ils ne savaient pas vraiment pourquoi ils signaient. On leur disait : « *C'est pour améliorer la vie des gens du département* ». Donc les gens signaient, mais ne savaient pas.

Ensuite, il y a autre chose. Je suis abonnée à une *newsletter* de la CCI, puisque je suis concernée, justement, par la vie économique. Là, sur cette *newsletter* – je l'ai reçue encore avant-hier – on clique sur « donnez votre avis sur la concertation », puisqu'il y a une petite icône sur la newsletter, et la newsletter donne accès à un message qui ne peut être qu'un message de soutien. On ne peut pas « cliquer » l'option.

Réactions dans la salle.

En termes de *street marketing*, je dois dire que c'est une opération fantastique, mais nous ne sommes pas des produits, nous sommes des humains.

Moi, je parle comme mère, parce que justement je n'ai pas grand-chose, alors que je me suis fait traiter de « vieille rentière » par Monsieur QUINTON. Mais je ne suis pas une vieille rentière, je suis juste une active et je vis de mon travail. Tout ce que j'ai, je l'ai eu par mon travail. Moi, ce que j'espère, c'est que le fruit de mon travail, comme le fruit du travail de tous les gens ici, qui ont envie de donner quelque chose à leurs enfants, fera que les générations futures auront une meilleure vie.

Je n'ai pas l'impression – j'ai même la certitude – que le fait de détruire les Alpes-Maritimes... J'utilise souvent, sur les réseaux sociaux, le pseudonyme « maralpine », parce que ma région, je l'adore vraiment. Je suis d'une vieille ascendance italienne et niçoise et j'adore ma région. Je ne veux pas qu'on la massacre.

Applaudissements.

C'est justement en pensant aux enfants et à nos petits enfants ! Qu'est-ce que je vais céder ? Qu'est-ce que je vais donner à mon enfant ? La perspective de vivre dans une banlieue parcourue par des trains bruyants qui auront fait fuir tout ce qui fait la richesse économique de la région ? Il faut quand même savoir que le premier secteur économique de la région, c'est le tourisme, et plus particulièrement le tourisme haut de gamme.

Applaudissements.

Moi, je vais céder ça ? Qu'est-ce que vais léguer à mon enfant ? Une maison au bord d'une voie ferrée avec des emplois dévalorisés par des activités économiques insignifiantes.

Applaudissements.

Martine BONNEAU, Première adjointe au Maire, Valbonne Sophia-Antipolis

Bonsoir. Ce que nous pouvons remarquer, c'est qu'il y a quand même la plupart des gens qui ont d'excellents arguments pour être contre cette fameuse boucle. J'entends beaucoup « Sophia-Antipolis », « Sophia-Antipolis », oui, à Sophia-Antipolis, il y a des actifs, il y a des gens qui travaillent, il y a des gens qui vivent.

La Commune de Valbonne a délibéré à l'unanimité contre les divers tracés qui nous ont été présentés.

Applaudissements.

C'est vrai que nous pouvons remarquer ce soir que nous avons les grandes lignes de ce que nous avons exprimé, et surtout de ce qu'ont exprimé les résidents. Ils sont en bonne partie représentés. Parce que c'est vrai qu'un des tracés, le tracé Bouillides passe, comme ils l'ont bien précisé, en bas de leurs habitations et surtout, sur un lieu qui est excessivement utilisé, habité, qui est le parc de la Bouillide.

Tout à l'heure, quelqu'un d'une société disait : « *Que vais-je laisser à mes petits-enfants, à mes enfants ?* » Il avait un regard « Vie économique ». Nous avons un regard « Vie environnementale ». Vous parliez aussi attraction des entreprises, attraction touristique. Notre principale attraction, ce sont nos villages, l'histoire, notre environnement, la préservation. C'est pour cela que nous avons aussi cette attraction touristique.

Je le disais, nous avons émis un avis totalement défavorable à une gare TGV sur la commune de Valbonne Sophia-Antipolis et aux abords de la Technopôle de Sophia, au motif que cela ne répond pas aux besoins, tout en impactant notre territoire. Oui, parce que je crois me souvenir qu'il n'y a pas beaucoup de besoins, à un moment donné. Cela a aussi été remonté. Il y a beaucoup de besoins d'Antibois, et la communauté d'agglomération est en train de livrer un bus à haut niveau de service qui va aider les Antibois à se rendre sur la Technopôle. Nous avons déjà une réponse.

Par contre, c'est vrai que c'est intéressant, ce soir, ce que nous vivons, et ce que nous vivons depuis un certain nombre de mois. Cela a d'ailleurs mobilisé les Sophilopolitains et les Valbonnais sur des causes intéressantes. Ils s'intéressent même, maintenant, au parc. Nous allons d'ailleurs travailler ensemble. Justement, cela nous mobilise, et c'est de cette manière que nous devrions peut-être travailler. C'est ne pas voir le déplacement à travers un seul outil, qui est le transport ferroviaire. N'y a-t-il pas des moyens beaucoup plus innovants. Quelqu'un l'a dit, tout ce qui est le câble, tout ce qui est déplacements doux, tout ce qui est voitures sans chauffeur, ils ont été testés sur Sophia, et cela marche.

Je pense donc que c'est là que réside vraiment la réflexion, avoir une étude beaucoup globale pour voir réellement où sont les besoins, de quelle manière nous pouvons y répondre. Là aussi, nous répondrons à la qualité de l'air, puisque tout à l'heure ceci a été mis en cause. Oui, il y a des réponses innovantes, l'électrique, etc. Oui, Monsieur, je vous ai bien écouté, et j'ai été effarée de vos paroles.

Voilà, je ne continuerai pas plus puisque, vraiment, tout ce public a largement expliqué son avis contre ce projet. C'est confirmé par la Commune de Valbonne Sophia-Antipolis, par ma collègue de Biot et par la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Tout le monde ne peut pas parler en même temps. Nous allons donner la parole à toutes les personnes qui le souhaitent. Simplement, elles ne peuvent pas être toutes au début. Voilà. Donc, vous permettrez qu'il y ait un ordre. Monsieur MOLINARI va pouvoir s'exprimer. Merci.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Merci. Je m'étais adressé, avant le début de la séance, à Monsieur le garant pour lui demander de faire une courte intervention qui le concerne directement, et qui concerne également le maître d'ouvrage.

Vis-à-vis de la lettre que nous avons reçue de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), de Monsieur le Président LEYRIT, auquel quarante associations avaient adressé une requête au début du mois d'octobre pour protester contre la manière dont s'était déroulée la première tranche de concertation, qui avait soulevé l'ire, la colère, l'irritation, le scandale, au point que certains d'entre nous avons failli quitter les réunions d'ateliers, voilà la réponse de Monsieur le Président de la CNDP. Ce courrier s'adresse aux quarante associations qui lui ont écrit :

« Votre courrier a retenu toute mon attention. J'ai saisi de ce sujet le garant, Monsieur QUEVREMONT en lui demandant d'accorder une attention toute particulière au respect de la charte de la concertation et à la qualité de la concertation sur les points que vous soulevez dans votre courrier.

Je lui ai également demandé un rapport intermédiaire relatif à la phase de concertation qui s'est déroulée depuis début avril 2016 ».

C'est-à-dire que la concertation a effectivement commencé en avril 2016. En avril 2016, nous avons été occupés avec des pseudo-ateliers, auxquels nous avons en vain demandé des documents concrets, précis, sur le projet, documents auxquels nous n'avons jamais eu accès.

Je reprends la lecture : « ... et j'ai adressé une demande similaire au maître d'ouvrage.

Dès réception des documents, j'inscrirai leur examen à l'ordre du jour de la CNDP ».

Autrement dit, cette lettre implique que Monsieur le garant et que Monsieur le maître d'ouvrage rédigent un rapport sur la manière dont cette concertation s'est déroulée dans sa première phase.

En ce qui concerne la seconde, vous faites œuvre d'autosatisfaction, ce qui n'est certainement pas partagé par l'assistance, et nous attendons des suites.

Alors, maintenant, je profite d'avoir la parole pour jeter un regard étrange, sortir du cercle de la boucle niçoise et remonter en arrière d'une semaine à peine, où une poignée d'entre nous avons assisté à l'inauguration de 19 kilomètres de ligne nouvelle à 200 kilomètres/heure, à grand gabarit, réalisée par nos voisins pour le prix de 580 millions d'euros. 19 kilomètres d'une succession ininterrompue de tunnels et de viaducs, avec une grande gare autour d'une partie souterraine, voilà ce que font nos voisins. Et, ce que font nos voisins, ils le font en respectant les règles internationales, européennes, qui consistent à n'accepter que des rampes inférieures à 3 ‰, des rayons de courbe de 2 000 mètres, de grand gabarit, des entraxes de voies de 4 mètres.

Quand nous examinons par le menu les quelques éléments techniques qui nous sont fournis à regret par le maître d'ouvrage, nous nous apercevons qu'aucune de ces caractéristiques n'est retenue dans le projet que vous nous facturez 4 milliards d'euros.

Alors, j'invite tout le monde à sortir de ce cercle magique de la boucle de Nice et à se poser la question de ce qui se passe au-delà. Comment nous rendons-nous de Saint-Augustin à Nice Thiers, comment l'Etat indépendant qu'est Monaco sera-t-il desservi ? C'est la seconde gare TER de la région PACA. Comment regagnerons-nous l'Italie quand les Italiens auront achevé le dernier segment à voie unique qui subsiste entre Gênes et Imperia ?

Voilà, ces quelques réflexions, je vous les livre. Je les livre également au maître d'ouvrage. Il est temps que SNCF Réseau se ressaisisse et reprenne un projet en respectant les normes en vigueur et en respectant les besoins des populations.

Applaudissements.

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

J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer à maintes reprises mais, puisque nous parlons du processus de concertation, cette concertation a bien commencé en avril. La décision a été celle de réaliser une concertation en trois étapes, qui ont été présentées dans le dossier dès le départ. Les étapes 1 et 2 concernaient la concertation des élus, puis une concertation publique, ce qui a été respecté. Des ateliers étaient programmés, vous y avez participé, et vous n'avez pas respecté la règle de travail.

J'aurais aussi aimé que vous mettiez en copie la réponse que je vous ai formulée sur le dispositif de concertation – je l'ai envoyée à toutes les associations, vous semblez l'avoir omis – réponse sur le principe et sur la forme de la concertation, auxquels j'ai répondu. Merci.

Catherine SENS-MEYE, Basta Ligne Nouvelle Biot

Je ne vous ferai pas l'injure de lire l'avis de dix pages que nous avons, mais Monsieur QUINTON a lu son avis et, en lisant son avis, il s'est permis de dire que nous avons mis en cause le coût – je ne sais plus trop ce qu'il a dit – et que nous disions abusivement que les dessertes n'étaient pas comprises dans le prix.

Nous ne le disons pas abusivement. Ce que nous disons dans notre avis, c'est qu'une fois qu'il y aura une gare, il faudra également aménager autour et que tous ces aménagements n'étaient pas prévus – c'est d'ailleurs très bien dit dans les *verbatim* – puisque, chaque fois que nous avons fait des objections sur les surcoûts du projet total de votre magnifique desserte au quotidien, vous nous avez dit qu'il appartient à l'aménageur d'aménager.

Alors, nous avons des objections, puisque l'on nous fait des leçons de démocratie et des leçons pour nos enfants, etc.. Nous sommes des citoyens, nous avons des points de vue de citoyens. Le Monsieur de la CCI a l'air de dire que ce projet est magnifique et qu'il va nous rendre des tas de services. Ce que nous disons, c'est que le coût global de ce projet – et Monsieur MOLINARI vient de nous démontrer qu'il y avait peut-être au pays du TGV français quelque chose de douteux – ne nous paraît pas pensable par rapport au service rendu. Nous avons dit cela, nous l'affirmons.

Ce que nous disons aussi, c'est que, puisque SNCF Réseau ne pourra pas payer, et les collectivités locales non plus, parce que j'ai cru comprendre qu'il y avait des petits problèmes économiques, ce qu'il va se passer, c'est que nous allons avoir un projet en partenariat public-privé. Nous allons donc le payer trois fois. Nous allons le payer avec nos impôts, nous allons le payer avec une écotaxe, et nous allons également le payer parce que partenariat public-privé, cela veut dire que pour le privé, avec une rentabilité à 4 %, ce qui est très faible, nous l'avons bien compris, il y aura une subvention d'équilibre, et cela, pour nos arrière-petits-enfants. Nous pensons que ce n'est pas responsable pour le peu de services rendus.

Maintenant, dans notre avis, je m'adresse là à Monsieur le Garant du débat public – qui n'est pas vraiment un débat, c'est plutôt un exercice imposé –, nous avons demandé des rapports sur l'ensemble des points qui nous paraissaient insuffisamment étayés. Il nous est dit ici que nous devons choisir entre trois trajets, et on nous partage avec cela. Mais nous devons choisir avec quelles bases ? Avec la SNCF, qui est juge et partie du débat ? Avec quel type d'études ? Monsieur MOLINARI l'a dit, il y a des études qui ont été demandées, et il est beaucoup plus technicien que moi. Nous demandons une vraie étude de besoins. Nous demandons des vraies études sur les risques que font courir les différents tracés. Pas encore !

A chaque fois, vous nous dites : « *Nous ferons l'enquête publique* ». Mais l'enquête publique, si j'ai tout compris, ce sera sur un seul tracé. Sur quelle base le choisirons-nous, scientifiquement ? Nous ne sommes pas en termes d'opinion, là, c'est en termes de vraie nécessité. Ce n'est pas simplement avoir un avis, avec ce coût-là, c'est un avis qui est étayé par quelque chose qui ressemble à des choses un peu solides, des enquêtes un peu solides. Nous avons demandé une vraie étude de besoins, puisque nous affirmons que cela ne servira qu'à 10 % des personnes. Nous avons aussi demandé un rapport complémentaire sur les risques d'inondation sur Biot. Nous avons demandé tout un tas de rapports complémentaires, y compris sur les solutions alternatives. Seulement, nous n'aurons jamais de rapport complémentaire sur les solutions alternatives, et c'est un biais de la concertation. Nous ne l'aurons jamais, parce que, SNCF Réseau nous l'a dit : « *Nous ne savons faire que de la voie ferrée, nous ne ferons que de la voie ferrée* ».

J'aimerais bien savoir quels vont être les statuts des rapports que nous avons demandés, parce que nous avons une question de *timing*. Nous voulons savoir comment l'enquête va être déclenchée, si nous aurons nos rapports avant cette enquête publique.

Je voudrais aussi répondre à Monsieur, qui nous fait des leçons de démocratie. Relisez l'article 14 de la Déclaration des Droits de l'Homme. Nous sommes dans notre droit quand nous nous inquiétons de savoir combien nous allons payer pendant combien d'années.

Applaudissements.

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

Je voudrais juste apporter une précision sur les éléments qui sont portés à l'information. Sur le site internet, et cela avait été précisé, figurent l'ensemble des éléments des études de la première phase sur les choix des différents fuseaux de passage. Il a aussi été mis à disposition, puisque cela a été présenté, d'une part, dans des ateliers, et ensuite mis sur le site, l'ensemble des fiches secteur, avec les matrices multicritères, tous les éléments qui ont été pris en compte. L'ensemble des plans des enjeux environnementaux ont été mis, et

toutes les synthèses des études socio-économique et autres qui ont été passées. C'est donc sur le site. Cela y est depuis très longtemps, puisque la plupart des études ont été menées en phase 1. Elles correspondent aux études qui ont été menées par le maître d'ouvrage qui, je le répète, est mandaté pour faire ces études.

Les études qui ont été produites par d'autres personnes et qui nous ont été communiquées peuvent être présentées. Elles sont de toute façon, la plupart du temps, disponibles sur les sites. Elles sont là. Elles permettent à tout le monde de pouvoir s'y référer. Les éléments qui permettent de faire ce travail sont disponibles et mis à disposition sur le site.

Elisabeth DEBORDE, Les Amis de la faune

Bonsoir. Je me permets de m'exprimer à nouveau. Je suis la porte-parole de l'association environnementale Les Amis de la faune, et je suis également élue à la biodiversité à Valbonne.

Je suis très étonnée, car j'avais déjà souligné le déni de démocratie, puisque personne n'avait pratiquement pu déposer, nous avons juste pu déposer la veille, lors de la demande en Préfecture, ou sur le site de la DREAL, plutôt, de l'étude sur le fait de déplacer, etc., les espèces sauvegardées.

En effet, il me semblait bien que Valbonne, Biot, et même Mougins, sont tout de même parties prenantes d'un environnement exceptionnel. Depuis, j'ai encore quelque chose à apprendre à l'assemblée, que je n'ai pu confirmer qu'avec des géographes, et qui a été annoncé jeudi de la semaine dernière au Conseil municipal de Valbonne. Nous nous trouvons devant un cas assez invraisemblable de demandes d'urbanisation importantes, demande d'un développement qui est certifié par Sophia Club Entreprises, par la CCI, alors qu'il est impossible de continuer l'urbanisation et l'artificialisation des terres de l'étage de collines, étage médian de l'ensemble littoral ouest. Il l'est actuellement – et nous le voyons tous, il suffit de regarder Google Maps.

J'espère que mon avis de l'association les Amis de la Faune a pu être pris en compte avec le PDF. J'aimerais que vous me répondiez là-dessus.

Cet ensemble littoral ouest est inscrit à l'intérêt public. Il est trop vaste, trop humanisé pour être classé. Il est inscrit. C'est une protection très forte, qui demande une attention particulière au moindre changement. Il s'urbanise depuis les années 50. Il est impossible, puisque son territoire est restreint, ce territoire boisé de collines doit à présent être totalement protégé.

Les spécialistes SNCF eux-mêmes, Sophia Club Entreprises et la CCI, nous expliquent à quel point vous pouvez voir les méfaits du développement de l'urbanisation et des activités humaines, et l'artificialisation sous formes de routes, de zones d'activités, d'habitations, qui vont s'implanter au cœur même de cette zone à faible densité de population qui caractérise l'étage de collines, de sa défense face à l'urbanisation littorale. Par exemple, au chemin de Saint-Bernard, à Vallauris, la colline est carrément cassée.

Nous ne pouvons plus accepter ce regain de développement, ce regain d'urbanisation. Donc, comment se fait-il que les personnes qui, ici, ont voulu s'opposer au projet, aient cru que cette forêt était un endroit, au Fugueiret, qui n'était pas un endroit protégé, qu'il était écologiquement possible d'y implanter une gare TGV ? Nous avons encore des avis qui se déposaient, très récemment, en faveur du Fugueiret parce que,

justement, ces gens-là ne veulent pas détruire de la forêt. Ils disent : « *Je voudrais la gare TGV au Figueiret, je voudrais la Ligne Nouvelle au Figueiret, parce qu'il n'y a pas de forêt là-bas* ».

C'est donc bien que l'avis entier de la population a été faussé. Il y a eu des pétitions qui, au début, sincèrement, disaient : « *Nous voudrions peut-être avoir un point environnemental faible, donc mettez-la au Figueiret. Le Figueiret, nous ne savons pas trop où c'est* ». Toute l'information n'a donc pas été renseignée. Monsieur le garant, je vous interpelle : cette concertation ne s'est pas faite de façon équitable. La CCI a posté des stagiaires devant *les Entrepreneuriales*, des milliers de témoignages devant *les Entrepreneuriales*, sur des pétitions, ont été signés non renseignés. Ces gens ne savaient même pas. Je me rappelle encore, Madame ZANOTTI, dans sa sincérité, qui témoigne sur votre site pour le Figueiret, parce qu'il n'y a pas de forêt au Figueiret, alors que ce n'est qu'un immense endroit boisé.

Cette concertation ne s'est pas faite dans des mesures justes. Il y avait des personnes qui ont fait voter dans l'urgence certaines personnes. Il y avait des pétitions qui ont changé leur texte. Ce n'est pas normal. Une pétition doit avoir un et un seul objet. Elle ne doit pas changer, puisque l'on ne sait plus qui a signé quoi. Comment se fait-il que des gens si sincères aient pu être abusés ? Je suis très étonnée de cette concertation.

J'aimerais également avoir notation du fait que je suis pour le fret, que je suis pour les déplacements du quotidien, mais que l'entier projet, je n'arrive plus à y croire, à cause de ce que j'observe et à cause de ce que j'observe de la sincérité de gens qui votent pour le contraire de ce qu'ils voudraient exprimer, c'est-à-dire une protection de l'environnement, en ignorant totalement cette protection qu'est la très importante protection paysagère du site inscrit Ensemble littoral Ouest que nous ignorons tous, alors que pour beaucoup, nous sommes ici depuis trente ans. Est-ce normal - je vous le demande, Monsieur le garant - que nous ignorions tous, au point que les gens puissent voter en prenant argument du contraire de ce qu'ils voulaient défendre ? Et je voudrais savoir si la pièce jointe PDF de la contribution de mon association, les Amis de la Faune, a bien pu être prise en compte sur votre site, parce que c'était un peu compliqué et j'ai dû essayer de redéposer. Je vous remercie, en tout cas, de votre écoute.

Applaudissements.

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

En tout cas, si votre contribution n'est pas sur le site, vous me l'adresserez par courrier, et nous la mettrons sur le site. Il peut des fois y avoir des petits problèmes.

Je reprendrai juste un élément de votre intervention sur les arrêtés préfectoraux. Dans le cadre des études, je l'ai déjà évoqué, nous avons des arrêtés préfectoraux pour organiser des états initiaux. Cela fait partie des logiques de prélèvement que nous avons sur des contraintes d'études qui sont les mêmes que lorsque nous faisons des travaux. Cela participe à la connaissance du territoire. Ces états initiaux sont dans le cadre des études, et ils participent aussi aux logiques de connaissance d'espèces préservées ou pas.

Cela contribue donc complètement à ces études, et c'est normal que nous ayons des arrêtés préfectoraux pour les faire, puisque les équipes qui interviennent pour faire ces états initiaux sont des gens qui interviennent sur le territoire dans le cadre de ces arrêtés préfectoraux pour faire ces prélèvements qui alimentent les études du maître d'ouvrage, de façon globale. C'était juste pour préciser ce point-là.

Elisabeth DEBORDE , Les Amis de la faune

Je suis d'accord, mais nous ne savions pas que nous pouvions nous opposer. Personne ne savait que nous pouvions le faire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

A ce stade, Monsieur QUEVREMONT souhaiterait intervenir. Nous vous proposerons de reprendre des questions suite à son intervention. C'est important de pouvoir prendre ce temps-là.

OBSERVATIONS DU GARANT

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)

La concertation n'est pas terminée à ce stade, donc ce que je vais vous dire est encore provisoire. Beaucoup de choses ont été dites. Je le dis tout de suite, pour que cela ne soit pas oublié, j'apporterai tout à l'heure un petit complément à l'intervention de Monsieur MOLINARI. Il porte sur la forme de cette concertation, qui est fidèle à ce que j'ai déjà dit ici même, à Nice. Mais je veux commencer par le fond.

Le garant veille à l'information et à la participation du public. Donc, dans l'avis dont je souhaite vous faire part, la question que je me suis posée, c'est : « *Est-ce que l'information du public a été suffisante ? Est-ce que la participation du public a été suffisante ?* » Il y a dix points que je souhaite citer, et je vais être très rapide sur chacun d'entre eux, mais ce point aura été dit.

Le premier point sur lequel je voulais attirer votre attention, c'est à propos de la synthèse qui a été faite par le maître d'ouvrage. Vous étiez dans votre rôle en précisant ou en rappelant certains points, donc je ne vais pas refaire cette partie-là du débat. Je voulais juste attirer votre attention et celle du maître d'ouvrage sur un point concernant les dessertes.

Le maître d'ouvrage a systématiquement fait figurer dans les réunions les possibilités nouvelles de desserte que donnerait la ligne nouvelle. Cela prenait le plus souvent la forme de diagrammes où nous pouvions lire : « 4 TER par heure », « 6 TER par heure », etc. C'est tout à fait souhaitable, et cela correspondait d'ailleurs à l'une de mes demandes.

Je voulais simplement rappeler ce qui a été dit – mais je crois qu'il est encore temps de le dire – que ce qui est cité là, c'est ce qui sera au maximum possible de la part de l'infrastructure. Cela ne dit pour l'instant rien de ce que sera la desserte effective ultérieure, tout simplement parce que cela dépend d'une autre autorité. En ce qui concerne les TER, l'Autorité Organisatrice des Transports, c'est le Conseil régional.

Petit détail, mais qui peut avoir son importance, peut-être plus dans le Var ou les Bouches-du-Rhône qu'ici, il ne faut pas oublier que quatre TER par heure, ce n'est pas systématiquement synonyme d'un TER tous les quarts d'heure. Le fait qu'il y ait, sur la partie maintenue de la ligne, des trains rapides et des trains lents fait qu'il y a, je dirais, une forme de convoi qui est faite.

C'était la nuance que je voulais apporter par rapport à ce qui a été dit.

Ensuite, j'ai quelques sujets sur lesquels nous avons beaucoup parlé, mais pas toujours de manière argumentée. Vous vous rappelez que j'ai dit à plusieurs reprises : « *Argumentez, vous serez un jour, les uns et les autres, le maître d'ouvrage, comme le public, dans la position de défendre ou de s'opposer à un projet. Ce qui comptera par rapport à une commission d'enquête publique, ce sont les arguments que vous développerez* ».

J'ai effectivement beaucoup entendu, y compris aujourd'hui, de discours sur l'opportunité du projet. Sur l'opportunité, vous aurez besoin d'argumenter.

Il y a deux autres sujets plus localisés, si je puis dire, mais qui sont importants. La gare Ouest Alpes-Maritimes, nous en avons beaucoup parlé, y compris aujourd'hui, dans la mesure où c'est un des points clés du projet. Ce qui me paraît devoir continuer à être éclairé, c'est une question qui me semble importante.

C'est : « *Est-ce que c'est une gare principalement pour les trafics locaux ou est-ce que c'est une gare principalement pour les trafics à longue distance ?* »

Cette question est importante, parce qu'il me semble qu'elle a des répercussions sur les incidences sur la circulation automobile. Il y a une question qui me semble essentielle : « *Est-ce que cette gare va améliorer la circulation automobile ou est-ce que cette gare va amener à proximité plus de circulation automobile ?* »

Des débats ont été faits là-dessus, des points de vue ont été émis là-dessus, mais j'en ai peu entendu qui étaient argumentés. Je crois que c'est un point important.

Dernier point que je vais citer très rapidement, parce que quelqu'un l'a dit dans la salle beaucoup mieux que je ne pourrais le dire, nous avons bien vu que, sur Biot, il y avait des discussions, bien sûr, sur l'opportunité – c'est clair – mais aussi des discussions sur l'impact, avec des mises en cause de la date de la cartographie utilisée par le maître d'ouvrage. En toute logique, les discussions sur l'opportunité vont, bien entendu, se poursuivre. En revanche, en ce qui concerne les impacts, nous devrions normalement faire en sorte que la discussion soit plus précise que ce quelle a été jusqu'ici.

J'ai une série de sujets donc nous n'avons pas beaucoup parlé. Je pense qu'il est important de mettre l'accent dessus et de vous le signaler. Alors, un sur lequel nous sommes revenus aujourd'hui – là aussi, je n'innoverai pas –, c'est le financement du projet. Le maître d'ouvrage n'a pas refusé de répondre, mais en termes de contenu, la réponse du maître d'ouvrage reste à préciser. Il a fait allusion à une possible mission de financement à demander par le Préfet, en tant que Président du Comité de pilotage. C'est un des points importants et, comme certains l'ont dit, c'est un des points pour juger de l'opportunité du projet.

Sujet presque voisin, mais un peu différent, c'est celui de la justification socio-économique du projet. Il est parfaitement exact, comme le maître d'ouvrage l'a dit, que l'étude socio-économique qui devra être finalisée sur ce point sera soumise au Commissariat Général à l'Investissement, qui vérifiera si les calculs de taux de rentabilité interne sont corrects. Pour autant, cette procédure, qui est une procédure décisionnelle de l'Etat français, n'interdit pas et ne dispense pas le public de pouvoir consulter cette étude et donner un avis.

Autre point dont nous n'avons pas énormément parlé, ou parlé, mais pas toujours de manière précise, c'est la desserte des gares par les transports en commun. Il y a trois gares qui sont proposées dans ce projet. Il y en a deux sur lesquelles nous n'avons pas beaucoup parlé, mais cela ne suscite pas beaucoup d'inquiétude, ni de votre part, ni de la mienne. Ce sont les projets de Marseille Saint-Charles et de Nice Aéroport, tout simplement parce qu'à Marseille Saint-Charles, les métros sont déjà là et parce que chacun voit bien qu'à Nice Aéroport, le chantier du tram est bien avant le chantier SNCF.

En revanche, je voulais là aussi revenir sur la gare Ouest Alpes-Maritimes. Nous n'avons pas eu, à ce stade, de précisions sur la desserte en transports en commun, encore une fois dans la mesure où les collectivités territoriales, et cela a été redit aujourd'hui, sont opposées au projet. Ce n'est pas très étonnant qu'il n'y ait pas de projet de transports en commun dedans. Je rappellerai simplement que, dans une concertation concernant des gares, concertation faite au titre du Code de l'Urbanisme – le fameux L 302, pour ceux qui connaissent, dans l'ancienne nomenclature du Code de l'Urbanisme, d'ailleurs – la partie transports en commun est une partie importante.

La même remarque peut être faite en ce qui concerne Cannes La Bocca. Non pas, là, que les autorités responsables des transports en commun soient contre la gare, le Maire de Cannes l'a rappelé aujourd'hui. C'est tout simplement parce que cette proposition étant sortie dans la concertation, nous pouvons tout à fait comprendre que ce sujet-là n'était pas prêt. Je me dois aussi, en tant que garant, de rappeler que, dans des études complémentaires sur cette gare, peut-être – mais ce n'est pas à moi de le dire – la partie transports en commun ne doit pas être oubliée.

J'ai presque fini mon point. Le dernier point concerne le Var, mais j'en ferai part lors de la réunion d'après-demain, près de Toulon.

Je voulais revenir, simplement, pour une petite précision sur la lettre que Monsieur MOLINARI a citée tout à l'heure, qu'il a reçue du Président de la CNDP. Il est d'usage, après un débat important, comme celui qui va se clôturer maintenant, que le maître d'ouvrage, le responsable de cette concertation, adresse à la CNDP un bilan de la concertation et que le garant complète ce bilan en soumettant un rapport. Dans les termes de la CNDP, c'est appelé « intermédiaire », puisque la concertation n'est pas finie, et si ce projet continue avec la Priorité 2, nous pourrions bien voir que la fin de ce projet n'est pas pour tout de suite. C'est pour cela que cela s'appelle un bilan intermédiaire. Sur ce bilan intermédiaire, comme je l'ai déjà annoncé, je parlais des points d'insatisfaction qui étaient cités par les associations qui ont écrit à la CNDP.

Merci de votre attention.

SUITES

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais vous proposer de prendre les dernières questions.

Maria CAPOVILLA, habitante de Biot

Cela va être très rapide. Bonsoir à tout le monde. Je vis à Biot, aux Issarts, pas loin des Soullières, qui sont sur un des tracés. A la réunion publique de Biot, je vous avais demandé des études géologiques. Je suis biologiste géologue, et je voudrais bien voir des études. Vous m'aviez dit qu'elles étaient sur le site. Je les ai cherchées, et je ne les ai pas trouvées.

Maintenant, vous venez de dire qu'il y a aussi d'autres études socio-économiques. Je voudrais juste savoir sur quel onglet nous devons aller pour trouver ces études, c'est tout.

Vous devez bien connaître le site, donc si vous me dites comment les trouver, c'est avec plaisir que je vais les chercher. Merci.

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

Je vous indiquerai cela, sans problème. Ce sont les fiches secteurs des enjeux environnementaux. Il n'y a pas les études de sondages. Ce sont les fiches secteurs des enjeux environnementaux, que vous trouverez dans les

ateliers thématiques. Vous trouverez aussi les études de la première phase d'étude, et les synthèses sont vraiment sur le site.

Si vous prenez l'onglet « Documentation », vous avez l'ensemble des documents qui sont là. Effectivement, c'est un peu fastidieux, mais je vous garantis qu'ils sont dedans. Mais ce ne sont pas les études directes de sondages. Les études de sondages sont exploitées dans le cadre des matrices multicritères que nous avons placées, dans lesquelles il y a les différents enjeux. Vous retrouvez comment, sur chacun des secteurs, nous avons considéré que tel ou tel enjeu était pris en compte. C'est discutable, mais vous trouverez au moins les éléments qui ont permis au maître d'ouvrage, comment nous avons pris en compte ces éléments-là.

Vous les retrouverez sur le site dans les fiches secteurs et les enjeux environnementaux. Je vous le garantis. Si vous ne trouvez pas, je vous garantis que je vous les montre.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais juste apporter une précision : c'est l'onglet « Concertation », et ensuite la sous-partie « Ateliers ». Vous trouverez les éléments là-dessus.

De la salle

Il y a des liens qui ne marchaient pas, quand même.

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

Si, ils fonctionnent. Nous nous en assurons quotidiennement. Sur la partie « Documentation », tous les éléments marchent. Je m'en sers tous les jours.

Michel RAYBAUD, association « Les Amis du Rail azurén »

Je voudrais quand même rappeler la position des Amis du Rail azurén, qui est évidemment favorable à tout ce qui peut permettre un développement des relations ferroviaires, non seulement pour ce qui concerne les relations locales... Nous voyons très bien que cette ligne, qui a été faite au XIX^{ème} siècle ne passe plus, qu'elle est fragilisée et, dès qu'il y a un petit incident, nous voyons bien, actuellement, comment cela se passe. Il y a beaucoup de mécontentement pour ce qui concerne le TER. Nous sommes favorables au développement d'un véritable réseau régional intégré, qui puisse évidemment desservir tout le moyen pays, donc, forcément, Sophia-Antipolis. Je suis persuadé que le maître d'ouvrage saura retenir le meilleur tracé.

Ce que permet également la technique ferroviaire, c'est la mixité entre les trains à petite distance, les trains de banlieue, et les trains longue distance, qui peuvent également être des trains du quotidien.

Vous avez des gens qui font Paris-Chartres, Paris-Le Mans, Paris-Lyon en TGV. Ce sont des trains du quotidien, justement, aussi. Il faut penser à ces gens-là. Et, pour Nice-Marseille, il y a des gens qui veulent faire Nice-Marseille en une heure et demie.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît !

Michel RAYBAUD, association « Les Amis du Rail azuréen »

C'est un projet qui remonte aux années 80-90. Il ne faudrait pas, alors que pour faire 450 kilomètres entre Paris et Lyon il a fallu dix ans, pour faire 200 kilomètres entre Aix-Marseille et Nice...

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame, laissez-le parler, s'il vous plaît. Laissez-le s'exprimer, s'il vous plaît !

Michel RAYBAUD, association « Les Amis du Rail azuréen »

... C'est un TGV à deux étages, et il est souvent complet. L'autre jour, j'ai pris un TER pour Marseille, et il était bondé. Il était complet.

Réactions dans la salle.

Nous militons évidemment pour le projet de TGV, qui puisse également intégrer la ligne à grande vitesse, ce que nous appelons maintenant la Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur, et pour que la Priorité 2 puisse être accélérée vers la ligne Est Var, pour que nous puissions justement, avant 2050 – nous ne pouvons plus attendre 2050, parce qu'honnêtement, en 2050, j'aurai plus de 90 ans... C'est depuis longtemps que je souhaite cette ligne.

Je tenais à l'exprimer. Je sais que c'est difficile, parce qu'il y a beaucoup d'opinions qui se sont exprimées, mais l'opinion des Amis du Rail est également nécessaire, et elle doit peser. Je vous remercie.

Marie BENASSAYAG, Vice-Présidente du Conseil départemental

Je suis un peu surprise, ici, dans cette assemblée, parce que c'est vrai que beaucoup d'équipes travaillent depuis 2004 à améliorer les transports dans la région.

En 2014, lorsque le projet a été repris, les élus de votre département et de la région ont demandé à ce qu'il y ait une concertation plus appuyée pour que les projets puissent enfin aboutir dans la concertation générale, en tenant compte des objections et des remarques de chacun, en essayant *in fine* d'aboutir quand même.

Alors, ce que je voudrais vous dire, c'est qu'il faut replacer ce projet à l'horizon 2030. Cela veut dire que, par exemple, pour la zone du Fugueiret, il s'inscrit dans un plan de construction de 170 000 m². Oui, il faut vous renseigner. Cela n'est pas une gare au milieu d'un parc. Il faut que vous regardiez bien tout cela.

Monsieur CHERRIER et la SNCF, tout le monde est à votre écoute. Nous ne voulons pas faire un projet qui soit « contre ». Nous voulons un projet qui puisse répondre aux attentes de tous, sans détruire la nature, puisque nous sommes bien conscients que nous avons une spécificité extraordinaire sur la Côte d'Azur et en France, des conditions de vie qui ne sont nulle part ailleurs et que nous voulons tous préserver. Pas seulement ceux qui sont pour ou contre la ligne, mais tous.

Donc, ce que je veux dire aujourd'hui, c'est que la période de concertation préalable à la DUP est là pour essayer d'ajuster le projet. Ce n'est pas du tout un projet définitif.

Vous le savez, je suis élue au Conseil départemental depuis un an et demi. J'ai fait toutes les réunions, tant en Préfecture que sur le département. Je peux vous assurer que tout est fait pour que ce projet convienne à

une très grande majorité, en préservant les sites que nous avons dans le département, en particulier, parce que nous sommes ici pour le département.

Je voudrais juste vous rassurer un peu, un tout petit peu, même si vous ne me croyez pas tout à fait. Je prends la parole, au risque de me faire lyncher, mais je la prends quand même, parce que je suis persuadée que le bon sens citoyen doit arriver à faire aboutir un projet pour le bien de tous.

Applaudissements et réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît !

Philippe TABAROT, Vice-président Conseil régional PACA

Je suis Vice-président de la Région. J'ai l'occasion de m'exprimer...

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît, s'il vous plaît !

Philippe TABAROT, Vice-président Conseil régional PACA

Vous avez prôné à l'instant la liberté d'expression. Je crois que chacun a eu l'occasion de s'exprimer. Nous sommes dans un pays où il est possible de s'exprimer librement, ce n'est pas le cas de tous les pays en Europe et dans ce monde donc, la moindre des choses, c'est de laisser parler les personnes qui vous ont écoutés attentivement et qui ont compris un certain nombre de vos revendications.

Ce que je voulais dire en complément de ma collègue Marie BENASSAYAG, c'est que, nous l'avons également dit au début de la concertation, lors de la première réunion... Nous ne sommes pas intervenus lors des autres réunions, parce que la concertation du public, c'est votre concertation, ce n'est pas aux élus de monopoliser la parole. C'est pour cela que j'hésitais à parler, mais Marie l'a fait, donc j'aurai une très courte intervention pour vous rappeler la position de la Région. Vous savez que nous sommes favorables au projet. Je l'expliquerai et je dirai pourquoi dans un instant.

Tout d'abord, je comprends sincèrement les inquiétudes d'un certain nombre d'entre vous qui, du jour au lendemain, peut-être, voient arriver un projet qu'ils ne connaissent pas ou qu'ils n'attendaient pas, et ils ont une inquiétude. C'est légitime et je l'entends tout à fait.

Par contre, en allant dans l'esprit de ce qu'a également dit Marie, je ne peux pas laisser dire que ce projet va défigurer la Côte d'Azur.

Réactions dans la salle.

Malheureusement, d'autres personnes s'en sont occupées bien avant nous. Quand je vois notamment sortir des projets d'urbanisme commercial dans les secteurs dont nous parlons, des milliers de mètres carrés qui sont décidés par vos élus locaux...

Réactions dans la salle.

Après, que doivent faire les élus régionaux et locaux par rapport à toute cette urbanisation ? Il faut aider les personnes dans le cadre de leur transport au quotidien. Nous avons, dans notre région, 80 000 personnes qui prennent le TER qui arrive une fois sur quatre en retard parce que leurs trains sont supprimés...

Réactions dans salle.

... parce que nous n'avons pas, aujourd'hui, un réseau suffisamment robuste pour pouvoir faire fonctionner les trains. Cela a été dit tout à l'heure, nous avons une seule ligne de chemin de fer, qui date de 1860.

Réactions dans la salle.

Nous investissons 262 millions d'euros par contrat de plan sur cette ligne, Monsieur. Pour autant, nous n'arriverons pas, sans une autre ligne de chemin de fer, à rendre les trains du quotidien plus robustes.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et Messieurs, vous avez pu vous exprimer. Vous le laissez s'exprimer, s'il vous plaît... S'il vous plaît !

Philippe TABAROT, Vice-président Conseil régional PACA

Pour nous, c'est la solution. Après, la question du tracé, j'ai eu l'occasion de le dire en introduction lors de la précédente réunion, ce n'est pas la Région qui choisira. Ce sera une proposition de SNCF Réseau au Comité de pilotage et c'est une décision ministérielle. Ce sera donc un Ministre qui prendra la décision du tracé.

S'il vous plaît, à titre personnel, et j'ai eu l'occasion de le rappeler tout récemment, pour connaître le territoire par rapport aux arguments qui ont été donnés, parce qu'il a le foncier nécessaire, parce qu'il y a une vraie volonté du territoire et des élus d'accueillir cette gare de l'ouest du département, sous réserve des études complémentaires qui doivent se faire et être menées très rapidement par SNCF Réseau, je suis favorable à une gare TGV sur Cannes La Bocca.

Je le dis, cela n'engage que moi, cela n'engage pas la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui rendra sa décision lors du Comité de pilotage fin janvier. Voilà les éléments.

Après, je suis désolé, mais concernant la boucle ferroviaire, il me semble pertinent que, quelque part, cela dépend dans quel secteur, et vous avez des préférences les uns et les autres, l'enquête publique le dira, et le maître d'ouvrage le dira, mais cela fait vingt ans que je suis élu dans le département, et j'ai toujours entendu dire que Sophia-Antipolis ne se développait pas suffisamment parce qu'il n'y avait pas le rail à Sophia-Antipolis.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît ! Ne demandez pas la parole, après. Je ne vous la donnerai pas. Si vous ne respectez pas la parole des autres, il n'y a aucune raison que vous vous exprimiez comme cela. Attendez, s'il vous plaît ! Laissez terminer, s'il vous plaît ! Laissez terminer, s'il vous plaît !

Réactions dans la salle.

Philippe TABAROT, Vice-président Conseil régional PACA

C'est ce que tous les chefs d'entreprise, c'est ce que tous les salariés, c'est ce que tous les élus disent.

Réactions dans la salle.

Écoutez, Monsieur, je vous ai écouté. J'ai écouté l'expression de tout le monde. Par contre, vous allez me laisser terminer mon intervention, maintenant. Parce que si vous avez cette conception de la démocratie, ce n'est pas comme cela que nous allons avancer. J'ai été respectueux ! Vous me connaissez ? Moi, je ne vous connais pas. Alors, si vous voulez mieux me connaître, nous allons aller nous connaître et discuter dehors, tout à l'heure. Je vous attends !

Réactions dans la salle.

Je vous attends. Non, mais venez ! Pas pour me bagarrer, mais pour parler, Monsieur. Venez, Monsieur. Nous allons parler dans un instant. Venez, Monsieur ! Nous allons en parler Monsieur. Je ne vous provoque pas, nous allons parler de la ville, Monsieur.

De la salle

Je vous connais, Monsieur, j'habite Sophia, vous êtes au Cannet.

Philippe TABAROT, Vice-président Conseil régional PACA

Justement, vous allez me rappeler d'où vous me connaissez. Nous allons discuter ensemble. Venez, nous allons discuter ensemble et vous allez me rappeler d'où vous me connaissez.

Par contre, si je peux terminer mon intervention, parce que nous sommes quand même en démocratie...

De la salle

Je suis Français, Monsieur, la démocratie, je la connais !

Philippe TABAROT, Vice-président Conseil régional PACA

Je suis aussi Français. Vous ai-je dit que vous n'étiez pas Français ?

De la salle

Vous êtes corrompu !

Philippe TABAROT, Vice-président Conseil régional PACA

Je suis corrompu, Madame ? Vous me donnez votre nom, Madame. Je suis corrompu ? Vous avez une belle image des élus !

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

S'il vous plaît, franchement, la discussion a été jusqu'à maintenant... Nous avons pu échanger. L'ensemble des personnes s'est exprimée dans un cadre normal... Si, absolument. Pour l'instant, tout le monde a écouté tout le monde. Monsieur TABAROT finit son intervention, et il y aura des réactions derrière. Monsieur TABAROT est là depuis le départ, il a écouté tout le monde, il ne s'est pas particulièrement manifesté, il finit son intervention. D'autres personnes se sont exprimées, chacun son tour, s'il vous plaît. La réunion est une réunion d'échange et de concertation. Nous pouvons tous à fait faire les échanges et le travail

convenablement. Vous aurez le droit de réponse derrière cela, d'accord ? Laissez finir Monsieur TABAROT. Il finit son intervention et nous vous redonnerons la parole derrière. D'accord ?

Philippe TABAROT, Vice-président Conseil régional PACA

J'ai eu le respect d'écouter vos interventions depuis deux heures et demie. J'ai eu le respect de vous dire, au début de mon intervention, que je comprenais vos inquiétudes parce que, quand un projet comme cela vous est présenté et que vous ne vous y attendez pas, vous êtes inquiets par rapport à cette situation, et je l'entends.

Réactions dans la salle.

Par contre, la démocratie, c'est de laisser tout le monde s'exprimer. Ce que je vous ai dit, et ce que je voulais terminer dans le cadre de mon intervention, c'est que nous avons besoin d'une nouvelle ligne ferroviaire, parce que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur...

Réactions dans la salle.

Madame, je suis d'accord avec vous pour la troisième voie. Il est inadmissible que SNCF Réseau ait fait financer au contribuable une troisième voie qui n'a servi à rien.

Applaudissements.

Voilà, vous voyez, nous avons des points d'entente. Je le dis et je le redis, voilà.

Pour autant, aujourd'hui, nous ne pourrions pas améliorer les trains du quotidien si nous n'avons pas une ligne de chemin de fer supplémentaire, parce que, sur cette ligne de 1860, comme cela a été dit par les Amis du Rail, circulent les TER, circulent les TET, circule le fret. Nous n'avons donc pas la possibilité d'avoir une robustesse dans les trains. Nous pourrions mettre tous les trains que nous souhaitons, nous ne pourrions pas avoir un meilleur service pour que, dans le cadre de la région, les personnes qui tous les jours sont dans les embouteillages puissent aller sereinement et tranquillement à leur travail dans le cadre de transports en commun.

Voilà, tout simplement, ce que je voulais faire passer comme message, à l'écoute de tout le monde, très sereinement, mais il me semble normal que nous puissions écouter tous les points de vue. C'est la démocratie que vous appelez de vos vœux.

Applaudissements.

Sandrine STAELS, habitante de Biot

Bonsoir. J'avais une réflexion, plusieurs, d'ailleurs.

Je me demandais si cette concertation était vraiment sérieuse. Ma question est surtout par rapport aux outils. Lorsque vous présentez un projet, la première des choses est quand même de travailler sur des outils actuels. Vous nous parlez d'un projet futuriste avec des plans qui datent d'il y a 24 ans, alors que d'un simple clic, n'importe quelle personne de cette salle peut avoir des plans d'aujourd'hui, actualisés.

Déjà, première chose – c'est une question que je pose au maître d'ouvrage : Comment peut-il nous respecter, nous parler d'une concertation sérieuse en travaillant sur des plans qui ont 24 ans ? C'est ma première question, et je voudrais qu'il me réponde, qu'il nous réponde.

Pour ma deuxième question, il nous est interdit de déplacer un simple olivier dans notre jardin, pour tous les particuliers qui sont ici. Comment pouvez-vous imaginer traverser des sites classés, des parcs Natura 2000 avec des trains qui vont tout saccager par le bruit et par tout le reste ? Nous allons avoir 5 millions de gravats qui vont naviguer dans nos secteurs, et nous ne savons même pas où ces gravats vont atterrir. Est-ce que c'est du respect, aussi, de nous proposer des projets dans lesquels vous ne savez pas ce que vous allez faire des gravats. Je répète : 5 millions de gravats, peut-être même plus. Des gens disent « Plus ». C'est quand même aussi un peu du « foutage de gueule » – excusez-moi pour l'expression.

J'avais une autre question, la question du secteur diffus. Nous savons très bien que Sophia est un secteur très diffus. Ce n'est pas une gare de trains qu'il nous faudrait, mais ce sont dix gares pour desservir Sophia correctement. Pensez-vous que les gens vont se rendre à pied à la gare le matin, prendre un train qui va aller jusqu'à Sophia-Antipolis et, à Sophia-Antipolis, descendre du train pour aller prendre un bus, attendre un bus, pour ensuite arriver jusqu'à l'entreprise ?

Applaudissements.

C'est n'importe quoi ! Vous voulez financer un projet TGV en nous parlant d'un TER qui pourra desservir Sophia, c'est de la foutaise. Les gens continueront à prendre leur voiture, parce que ce sera bien trop long.

Applaudissements.

Enfin, une dernière remarque. Dans l'ère où tout est jeté, là, cela me fait cet effet-là. Au lieu de rénover une ligne qui est dangereuse, vieillie, et qui existe, en attendant, qui est existante et qui a un tracé... Vous ne parlez pas de la rénover, de l'améliorer, peut-être de rajouter un wagon, ou je ne sais quoi. Non, vous ne parlez plus de cette ligne. Vous la jetez et vous allez nous faire une belle boucle qui va tout saccager, toutes les collines. Excusez-moi, mais pour moi, ce n'est pas sérieux.

J'aimerais que, d'abord, le maître d'ouvrage me réponde sur cette question : comment est-il possible de travailler sur des outils qui ont 24 ans ? Est-ce que c'est futuriste ? Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je pense que nous avons compris. Merci.

Applaudissements.

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

Ce qui est respectueux, c'est que vous puissiez le dire, que vous puissiez avoir l'espace pour le faire. Ce qui est respectueux, c'est que nous avons mis les éléments que vous avez évoqués dans la restitution que nous venons de vous faire. C'est très respectueux de ce que vous avez exprimé.

Ce qui l'est moins, c'est de dire des contre-vérités, comme, par exemple que la ligne est dangereuse, ce qui est totalement faux. La ligne n'est pas dangereuse. La ligne est ancienne, elle est saturée.

Sandrine STAELS, habitante de Biot

Je n'ai pas dit « dangereuse ».

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

Si, si, vous l'avez dit.

Sandrine STAELS, habitante de Biot

J'aurais dû dire « insécurisante ».

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

Cela revient à peu près à la même chose. Cette ligne n'est pas insécurisante non plus. Elle est parfaitement dans les normes d'exploitation ferroviaire en matière de sécurité. Elle est parfaitement adaptée. Cette ligne est simplement saturée. Nous avons déjà fait plusieurs discussions là-dessus.

Sur la desserte du diffus, là aussi, les éléments ont été apportés. Ce qui est respectueux, c'est cela. Nous avons évoqué le fait que vous puissiez en un clic voir exactement ce qui se passait. Cela fait partie des outils dont vous disposez pour regarder ce qu'il se passe, être contradictoire avec le maître d'ouvrage et vous exprimer de cette façon-là. C'est respectueux.

De la salle

Et les plans ? Les cartes IGN, ce n'est pas écrit qu'elles ont 28 ans d'âge. Nous vous l'avons dit trois fois, et vous ne répondez pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons prendre deux ou trois dernières questions, et en priorité des personnes qui ne se sont pas exprimées. Monsieur, je crois, au bout. Ensuite, nous aurons Monsieur à côté de vous, parce que Monsieur ne s'est pas exprimé. Écoutez, Madame !

Réactions dans la salle.

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

C'est ma réponse. C'est ma réponse.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame, s'il vous plaît, Monsieur CHERRIER indique qu'il a répondu, et que c'est sa réponse. Nous allons laisser Monsieur laisser exprimer son point de vue.

Réactions dans la salle.

Attendez, attendez, Monsieur ! Vous vous êtes exprimé tout à l'heure. Monsieur, allez-y, présentez-vous.

Paul DE CONINCK, habitant de Mougins

J'ai écouté, depuis deux heures et demie, tous les arguments des uns et des autres. A Mougins, nous regardons avec beaucoup d'intérêt les positions des personnes qui habitent à Biot et à Sophia-Antipolis. C'est très bien, toutes ces personnes sont contre cette Ligne Nouvelle et contre la gare à Sophia-Antipolis pour des raisons de défense de l'environnement. Excellent.

Mais je ne comprends pas comment ces gens-là ont supporté pendant des années les milliers de véhicules qui, tous les jours, arrivent à Sophia-Antipolis et, tous les soirs, repartent de Sophia-Antipolis, et qui traversent toutes les communes environnantes, notamment Mougins, Le Cannet, Grasse, Valbonne et Biot.

Depuis des années, c'est comme cela, et apparemment personne ne fait rien.

Réactions dans la salle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît, Messieurs et Mesdames, pouvez-vous laisser Monsieur s'exprimer ?

Paul DE CONINCK, habitant de Mougins

J'aimerais bien que les habitants de Biot et de Sophia-Antipolis qui mettent autant de passion à défendre leur point de vue essaient aussi, avec autant de passion, de trouver des solutions pour cette asphyxie routière partout dans l'ouest du département. Mais ceux-là, depuis des années, nous ne les entendons pas. C'est uniquement à l'occasion de cette concertation, c'est grâce à la SNCF, que vous pouvez vous exprimer contre cette gare à Sophia-Antipolis. Sinon, je n'ai jamais entendu personne chercher ou proposer des solutions pour solutionner le problème de bouchons sur l'A8 tous les jours, de bouchons tout autour de Sophia-Antipolis, à l'intérieur de Sophia-Antipolis.

Je ne comprends pas. Il faudrait quand même, un jour ou l'autre, que vous mettiez autant d'énergie à trouver des solutions à ces problèmes-là. Là, je vous suis, pas de problème.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons prendre une ou deux questions. Nous allons donner la priorité à des personnes qui ne se sont pas exprimées. Monsieur, s'il vous plaît.

Loïc CUGNOT, habitant de Mougins

Bonsoir. J'habite le quartier des Bréguières, à Mougins. J'avais juste une question au niveau du planning. Normalement, il nous avait été dit que le choix du tracé serait fait en janvier, envoyé au Ministère, qui prendrait deux ou trois mois pour valider. En mars-avril, *a priori*, nous devrions avoir le choix de la ligne. Étant donné ce qui est dit ce soir, ce planning tient-il toujours ? J'ai l'impression qu'il y a beaucoup de demandes de recalculs pour beaucoup de choses et de visions différentes des différents tracés.

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

Oui, le principe de pouvoir avoir un Comité de pilotage et de faire des propositions est toujours à l'ordre du jour. Ce qui est évoqué ici et ce qui fait partie des éléments présentés ici sera présenté au Comité de pilotage. L'expression de cette réunion, l'ensemble des variables et des demandes sera faite. En face, il y aura aussi une proposition du maître d'ouvrage, quand nous aurons l'ensemble des éléments de la concertation sur ce que nous considérons ressortir de la concertation à proposer. Le Comité de pilotage validera, ou pas, ces positions.

Dans la mesure où il acte les propositions qui sont faites avec des amendements X ou Y, cela pourrait être transmis au Ministre. La décision peut être prise par le Ministre avec un certain nombre de variables, de compléments d'étude, etc. Ce qui compte, c'est de pouvoir acter des éléments et pouvoir les envoyer au Ministre pour pouvoir avoir une suite des études.

Le fait même qu'il y ait des éléments d'étude à poursuivre, à approfondir ou à réexpliquer avant même que nous ayons directement un tracé définitivement choisi, cela fait partie de la décision ministérielle, du retour de la concertation.

Il y aura soit une décision potentielle qui cadre complètement les études d'approfondissement, soit d'autres demandes d'études, en fonction de ce qui remonte de la concertation. Sur cela, je ne peux pas me prononcer. Ce sera proposé. Normalement, cela ne devrait pas modifier le planning de façon globale puisque, de toute façon, vu qu'il y a beaucoup d'interrogations, si ces interrogations sont présentées au niveau du Comité de pilotage, en fonction de la décision ministérielle, il y aura des approfondissements sur ces éléments à prendre. Mais, normalement, cela ne change pas le planning que je vous avais présenté à l'origine, et qui est toujours celui que nous avons en face de nous.

Pierre MARIO, Fédération du BTP des Alpes-Maritimes

Bonsoir. Je représente la Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics des Alpes-Maritimes. Nous représentons 24 000 salariés dans ce département. Ils ont voté massivement, ils se sont exprimés, parce qu'aujourd'hui, c'est vraiment extrêmement pénible pour nous de nous déplacer, pour nos salariés qui viennent chaque jour travailler, parce que nous avons aussi des gens qui travaillent dans des bureaux pour faire des projets, mais également les gens qui font vos routes, vos maisons, vos aménagements, que ce soit public ou privé. C'est pour nous une catastrophe. Nous sommes le département de France qui a perdu le plus d'emplois dans les cinq ou six dernières années, notamment à cause de ce problème.

Réactions dans la salle.

Je vous ai respectés, respectez-moi, s'il vous plaît. Je m'exprime, je vais jusqu'au bout.

Les gens, aujourd'hui, dans notre profession – alors que, tout à l'heure, cela a été dit et exprimé de manière différente – se sont massivement exprimés sur le site pour dire qu'il y a un souci pour les déplacements. Nous ne parlons pas d'une zone, mais de tout le département. Je pense qu'il faut être aveugle, vraiment aveugle, pour ne pas voir que nous nous déplaçons de manière catastrophique. Tous les jours, nous passons une à deux heures dans les bouchons, pour les gens qui font la route au quotidien.

Voilà simplement les propos que je tenais à tenir. Je ne veux pas parler de travaux mais, vraiment, de la part de nos adhérents et de nos salariés, des difficultés que nous rencontrons juste pour faire notre travail. Merci de m'avoir écouté.

Applaudissements.

Denis PERRIMOND, Président de Région Verte

Excusez-moi, je suis membre de la Commission des sites. Je demande à répondre à Monsieur le garant.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, s'il vous plaît, Monsieur. Tout à l'heure, vous vous êtes exprimé. Je l'ai expliqué, nous essayons de passer la parole à chacun.

Réactions dans la salle.

Si chacun se comporte comme cela... Les personnes se sont exprimées, il y a un Monsieur qui demande la parole depuis un moment. Est-ce que vous pouvez attendre, s'il vous plaît ? Je vais donner la parole à ce Monsieur.

Réactions dans la salle.

Jean-Pierre ROUSSEAU, habitant de Garbejaire

Je suis juste devant une future gare, peut-être. Monsieur de CONINCK a très bien décrit l'enfer de la circulation pour aller à Sophia ou pour en sortir. C'est vrai que, tous les matins et tous les soirs, ce sont des kilomètres et des kilomètres de bouchons. J'imagine cette même circulation avec en plus, dans Sophia, une gare TGV. Alors là, c'est l'enfer. C'est impossible. C'est une chose à laquelle nous ne pouvons même pas penser.

Applaudissements.

Une gare TGV à l'intérieur de Sophia, non seulement c'est inutile, mais cela va aggraver la situation.

Applaudissements.

Ensuite, la circulation dans Sophia, si vous mettez une gare TER, ce n'est pas une gare TER qu'il faut, c'est au moins trois ou quatre, parce que Sophia, c'est éparpillé partout. Une gare TER à Sophia, cela ne sert à rien.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons donner à Monsieur un droit de réponse, parce que plusieurs personnes l'ont sollicité. Merci d'avoir patienté.

Denis PERRIMOND, Président de Région Verte

Merci, Monsieur, de me redonner la parole. Je la prends pour une seconde fois, ce n'était pas le but que je recherchais, parce que je m'étais exprimé très clairement. Je suis un ancien élu de l'environnement de la ville de Cannes, de 1990 à 2001. J'avais en charge l'environnement pour l'équipe de Michel MOUILLOT et je siégeais à côté de Monsieur TABAROT, à l'époque, qui était dans notre Conseil municipal. Nous avions un projet de gare TGV sur Cannes qui était abouti. Depuis, les dessertes au niveau autoroutier, au niveau des bus en site propre se sont améliorées.

Sur la gare TGV, l'étude qui avait été faite aurait dû être reprise par la SNCF. Elle ne l'a pas fait – pourquoi ? – alors que tous les élus de la rive droite du Var sont tous d'accord pour le projet qui est aussi défendu par Cannes, contrairement à ce que veut la SNCF.

Pour des gens qui sont à Sophia, si nous ne faisons pas la gare à Cannes La Bocca, alors que tout le monde est d'accord pour la faire, que ce soient les écologistes, les commerçants, les élus ou la population... Cela se fera chez nous.

Je rappelle simplement au niveau historique, qu'en 1860, la gare a été installée à Cannes La Bocca. J'étais « gamin », j'avais six ans, j'ai assisté à la commémoration du centenaire de la gare. Cette gare, c'était un point stratégique. C'était très important, parce que c'était pour amener les troupes de Napoléon III en Italie

pour lutter contre les Autrichiens. Il y avait une liaison ferroviaire qui existait entre Cannes et Grasse, et il y avait aussi une ligne entre Draguignan et Nice. Elle permettait à mon grand-oncle qui habitait Draguignan d'aller à Nice en deux heures le matin. Ces gares et cette voie ont été détruites à la Libération par les Résistants. Malheureusement, la SNCF n'a pas jugé bon de les rétablir, ce qui aurait évité les problèmes de circulation par le moyen pays.

Je rappelle que notre association n'est pas subventionnée – nous ne demandons aucun argent, pas de subvention – et que nous vivons par nos fonds propres. Nous sommes totalement indépendants.

Le TGV, en 1992, aurait pu venir à Cannes. Cela ne s'est pas fait. Depuis des années, la SNCF a laissé courir le dossier.

Je veux simplement rétablir qu'au niveau des liaisons, il y a l'aéroport d'affaires de Cannes Mandelieu qui est à proximité de la gare, puisque c'est la Roubine. Elle traverse le terrain d'aviation.

Il y a aussi le site propre de déplacements urbains qui a été conçu par la Ville de Cannes et la Ville de Mandelieu, qui est encore en travaux, puisqu'il va être aménagé sur le centre de Cannes. Les travaux vont aboutir sur le centre de La Bocca, le centre-ville. Il y a donc un travail qui est fourni par les équipes municipales et par les fonctionnaires, les ingénieurs des Villes de Cannes et de Mandelieu pour, justement, desservir cette future gare.

Il y a un projet de la Ville de Cannes pour cette zone, et la gare serait totalement incluse dans ce site.

Nous avons la possibilité d'avoir des parkings sans détruire l'environnement, puisque nous avons plusieurs dizaines d'hectares de voies ferrées qui sont désaffectées.

La gare a donc toute sa place à l'intérieur de ce site, de même que les parkings pour les personnes, et cette desserte se fait à moins d'un kilomètre d'une sortie d'autoroute. Nous avons les sorties de Mandelieu et de Cannes La Bocca. Donc, avion, train pour les autres villes, à partir de la gare TGV de Cannes, qui peut relier Nice, qui peut relier toutes les villes de la côte.

J'ai terminé et je vous remercie.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)

Je ne me suis pas exprimé contre la gare à Cannes, je n'ai pas le droit de dire cela. Je regarderai le *verbatim*. Soit je me suis mal exprimé, soit je me suis mal fait comprendre. En tout cas, ce n'était pas ce que je voulais dire. Je voulais simplement rappeler que, lorsqu'une gare est créée, quelle qu'elle soit, il faut travailler sur les transports en commun. Il me semblait que, dans cette concertation, sur les projets de gare qui avaient été amenés dès le début ou arrivés dans le cours de la concertation, il restait du travail à faire, que ce soit aussi bien sur une éventuelle gare à Sophia-Antipolis ou sur une éventuelle gare à Cannes. C'est la seule chose que j'ai dite.

Denis PERRIMOND, Président de Région Verte

C'est à la SNCF de faire le travail.

Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)

Cela ne peut pas se faire uniquement par la SNCF. Il faut aussi les autorités locales.

Denis PERRIMOND, Président de Région Verte

Bien sûr, mais les autorités locales ont donné leur aval.

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

J'ai juste une précision par rapport à la gare de Cannes : cette gare de Cannes a été demandée, elle a fait l'objet de demandes en concertation, mais elle doit faire l'objet d'études. Elle a été demandée récemment, dans le cadre de la concertation. Elle n'était pas étudiée avant. Pour arriver à une comparaison et à une prise en compte du même niveau que les autres possibilités de gare, il faut qu'elle soit étudiée dans le système global. Cela fait partie de l'expression du territoire, et nous verrons ce que le Comité de pilotage et le Ministre en décideront pour la suite des études.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bien ! Je pense que l'essentiel des choses ont été dites. Il est 21 heures 30, cela fait plus de trois heures que la réunion a débuté. Je vous propose donc d'arrêter et de clore les échanges. Vous avez bien sûr la possibilité de continuer à vous exprimer jusqu'au 30 décembre... Je viens de dire ce que j'ai dit. Vous avez la possibilité de vous exprimer jusqu'au 30 décembre. La concertation se termine le 30 décembre.

Nous vous remercions pour votre présence et votre participation, et je vous propose de clore la séance. Merci beaucoup.

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

Merci, bonsoir.

La réunion se termine à 21 heures 36.