

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

AMÉNAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE DE CONCERTATION SECTEUR ALPES-MARITIMES,

NICE,
16 OCTOBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 30/10/2019

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



DATE ET LIEU

16 octobre 2019, à 19 heures	Nice, Palais des Rois sardes
------------------------------	------------------------------

PARTICIPANTS

Bernard COUVERT	AMO (SNCF Réseau)
Nicolas GUYOT	Directeur des études LNPCA (SNCF Réseau)
Jean-Marc ILLES	Chef de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)
Roland LEGRAND	Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Stéphane SAINT-PIERRE	AMO Concertation (Cabinet Nicaya)

SOMMAIRE

RAPPEL DU PROJET ET DE SES OBJECTIFS	4
LES RETOURS DE LA CONCERTATION	9
SUITES	16
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	18
INTERVENTION DU GARANT	50

La réunion s'ouvre à 19 heures 08.

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

RAPPEL DU PROJET ET DE SES OBJECTIFS

Marie BENASSAYAG, Vice-présidente du Conseil départemental, déléguée aux Déplacements et à la Mer

Mesdames et Messieurs, bonjour. Je représente Monsieur Ginésy, Président du Conseil départemental. Je suis Marie Benassayag, vice-présidente du Conseil départemental, déléguée aux Déplacements et à la Mer. En l'absence de Monsieur Tabarot, je vais faire une petite ouverture pour vous rappeler le long cheminement qui nous mène aujourd'hui au résultat qui va vous être délivré ce soir.

Pour vous rappeler un peu le cheminement de ce beau projet depuis 2005, nous sommes dessus – il faut bien le dire – avec pas mal de déboires qui ont souvent été dus à un manque de concertation avec le public, et à un manque d'information, c'est vrai. Quand nous sommes arrivés en 2014-2015, nous avons lancé cette belle concertation à laquelle vous avez largement pu participer, et nous vous en remercions parce que c'est grâce à cela que nous avons pu affiner le projet, et le rendre viable pour tous.

Je ne vous rappellerai pas, bien sûr, que ce projet est indispensable pour le développement de notre région. Nous sommes vraiment le parent pauvre de la France avec 2,5 kilomètres de voie pour 10 000 habitants alors que, sur les autres régions, nous arrivons presque au double. Nous sommes donc vraiment en manque de voies ce qui fait qu'effectivement, nos trains n'arrivent pas à l'heure, qu'ils ont continuellement des problèmes, qu'ils arrivent en retard. Cette nouvelle voie est donc indispensable au développement de notre région.

Je pense que vous savez très bien quels sont les enjeux. Je reconnais un certain nombre de personnes qui ont participé à toutes les concertations depuis 2016. En 2016, nous avons d'abord eu une concertation avec les élus, ensuite, avec le public. Vous avez participé à celles-ci. Vous avez donné vos impressions, nous avons adapté le projet. Nous avons notamment des problèmes sur Biot, par exemple, concernant un passage en aérien qui était absolument « débile » – il faut bien le dire –, et nous avons donc pu adapter le projet. Nous sommes toujours vigilants, mais nous avons

également, dans tout ce temps, agréé une gare à Cannes-La-Bocca, ce qui n'était pas prévu initialement, et nous sommes maintenant en voie de réalisation du nœud ferroviaire de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur qui nous intéresse particulièrement.

Vous allez avoir un développé de ce qui est ressorti de la concertation, puis vous aurez de nouveau la parole, bien sûr, pour donner un dernier avis.

Merci de votre présence.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Bonjour à toutes et à tous. Merci de votre présence. Je suis Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour cette concertation, et j'ai la charge d'animer la séance.

Je vous présente donc Madame Benassayag qui nous a accueillis et qui a introduit cette séance. Monsieur Quévremont prendra la parole dans quelques instants en tant que garant de la concertation. À la tribune, vous avez Jean-Marc Illes à votre droite, directeur du projet, directeur territorial adjoint en charge de la mission Ligne Nouvelle, Roland Legrand qui est responsable des gares nouvelles, Nicolas Guyot qui est en charge de la direction des études, ainsi que Bernard Couvert, qui est ici, et qui assiste également SNCF Réseau en termes d'assistance technique et stratégique au maître d'ouvrage.

S'agissant du déroulé, Jean-Marc Illes va faire un certain nombre de rappels très rapides sur le projet, et en particulier sur le projet dans les Alpes-Maritimes, et il vous fera un retour sur l'expression du public durant cette concertation, plus spécifiquement sur les différentes installations ferroviaires qui sont prévues et qui ont été soumises à la concertation pour le département des Alpes-Maritimes. Il évoquera également la suite des étapes immédiates du projet. Nous aurons ensuite un temps d'échange pour compléter et enrichir ce qui aura déjà été évoqué. Enfin, Monsieur Quévremont clôturera la réunion avec un certain nombre d'éléments qui ont retenu son attention, et de perspectives qu'il évoquera pour la suite du projet, de son point de vue de garant de la concertation.

Je vous passe la parole.

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

Bonjour. Je suis Philippe Quévremont. Pour ceux qui ne le sauraient pas, je rappelle qu'en tant que garant, je ne relève pas de SNCF Réseau. Je suis nommé par la Commission nationale du débat public, et mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public sans prendre position sur le fond. En général, j'interviens peu dans les réunions, sauf à la fin puisque c'est la réunion de clôture.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Jean-Marc Illes va donc vous présenter quelques éléments sur le projet dans les Alpes-Maritimes.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vais être rapide parce que la plupart d'entre vous étaient également là les fois précédentes. Ce sont vraiment des redites.

Sur la zone de Nice, nous avons deux parties. En phase 1, le projet prévoit la mise en place d'une gare de 4 voies à quai à Nice-Aéroport sur le lieu de la future gare TER de Nice-Saint-Augustin qui est déplacée de 400 mètres. Nous mettrions – au conditionnel – une gare de 4 voies TGV/TER avec un quai de 400 mètres, pour la phase 1. Je voudrais juste faire une remarque, c'est qu'il s'agit d'une installation prévue à la fois pour accueillir les arrêts (intermodale et routière), mais aussi technique. Elle va servir à la phase suivante pour faire passer les trains. Elle a deux fonctionnalités.

Sur Nice, nous ferions une installation technique en gare pour séparer les flux. Nous créons des voies à quai pour les voies de Nice-Breil, et pour séparer ces trains et les trains diamétraux qui vont traverser la gare. Nous refaisons le plan de voie de la gare de Nice. À cette occasion, nous allons effectivement repositionner les passerelles. Nous aurons des travaux à réaliser dans nos emprises, sans impact foncier, et nous devons augmenter les coulisses pour faire fonctionner cette phase 2, c'est-à-dire cette navette azurée avec 6 trains par heure. Pour ce faire, nous avons besoin de voies de remisage, de garage TER en plus à Nice-Saint-Roch. Nous devons donc créer des voies sur le site de Nice-Saint-Roch. C'est une zone de garage qui est au départ de Nice-Breil, pour ceux qui ne connaissent pas l'endroit.

Pour Cannes, nous avons identifié 4 zones. Une zone en gare d'Antibes et en gare de Cannes pour créer ce que nous appelons des « alternats supplémentaires » en gare, c'est-à-dire des voies supplémentaires qui permettent aux trains de se croiser dans les deux sens. Cela permet des rattrapages en gare, et ainsi l'augmentation de la capacité de la ligne, mais également la robustesse en cas d'accident. Ce sont donc deux fonctions totalement liées au développement de la signalisation qui interviendra avant avec le financement d'à peu près 76 ou 78 % de SNCF Réseau de l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*). Nous complétons par ces aménagements pour un gain de capacité et de régularité. Nous créons donc une quatrième voie en gare de Cannes, et une quatrième voie en gare d'Antibes, tout cela dans les emprises ferroviaires dans ces deux installations.

Au niveau de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, il y a la suppression du cisaillement de la ligne par la bifurcation : un passage en terrier avec deux variantes proposées. Soit ce sera la ligne principale qui passera dessous, soit la ligne qui vient de Grasse qui passera dessous. Ce ne sont pas tout à fait les mêmes conséquences. C'est donc un sujet dont nous allons profondément débattre aujourd'hui. Ce terrier qui est proposé est une installation de déverrouillage de l'axe. Nous faisons la même chose au niveau de La Pauline pour la voie unique La Pauline-Hyères où nous avons exactement le même type de problématique.

En bout de navette, il y a Cannes-Marchandises. L'autre bout est à Menton puisque nous sommes dans une logique diamétrale de RER. Cela correspond à une politique un peu nationale consistant à supprimer les correspondances en créant des navettes diamétrales. Les principaux remisages TER se feront à Cannes-Marchandises où nous créerons donc une zone de remisage, une zone d'origine terminus et, au passage, un arrêt TER puisque, techniquement, il faut faire coïncider les arrêts commerciaux et les arrêts techniques. Ce serait donc dans une nouvelle gare avec deux variantes à Cannes-Marchandises.

Je vais faire un petit rappel sur les objectifs, tout de même, parce que je répète – comme je l'ai déjà dit – que le chemin de fer est un système assez rigide, ce qui est dommage, surtout quand nous l'étudions et que nous essayons de concerter. Dans un premier temps, nous sommes obligés de définir les objectifs fonctionnels du projet. Cela se passe un an avant que nous ne venions voir les gens. Que souhaite la Région ? Que disent les études ? Que pouvons-nous dire au niveau des trains plus rapides sur le plan socio-économique ? Mais, au début, il y a une volonté de desserte.

Nous définissons donc des objectifs de desserte fonctionnelle avec les partenaires qui financent le projet, bien entendu, et, l'autorité organisatrice qui « donne le la », c'est la Région pour la partie TER. Pour la partie « sillons grandes lignes », ce sont plutôt les études socio-économiques.

Nous ne faisons donc pas de l'infrastructure pour faire de l'infrastructure, nous ne mettons pas des rails et des caténaires, mais nous faisons des objectifs fonctionnels en vue d'une exploitation, et quand nous avons fait les études techniques avec les variantes, nous allons voir les gens. Tout cela pour dire que le projet s'inscrit dans un schéma d'objectifs fonctionnels préalablement établis avec les partenaires financeurs et la Région. Nous y avons bien sûr contribué – nous ne nous cachons pas derrière –, mais de manière collaborative, ce qui a été défini dans un avenant. Quand vous commencez les études de recalage que la Ministre a confirmée dans la décision ministérielle (DM), c'est pour plus de régularité et plus de fréquence TER dans une logique cadencée. Nous savons que la Côte d'Azur, même si cela va beaucoup mieux actuellement, a été assez sinistrée en termes de régularité. PACA est une des régions de France les plus sinistrées et, sur PACA, c'est la Côte d'Azur qui l'était le plus. Il était urgent de faire quelque chose.

Cette fiabilité et cette fluidité, nous les obtenons en dénivellant les voies de Cannes-Grasse, en créant des voies supplémentaires en gare de Cannes-Marchandises, d'Antibes et de Cannes, mais aussi grâce au 4 voies de Nice-Aéroport. Nous améliorons aussi le système de stationnement des trains pour qu'ils soient tout de suite garés et qu'ils n'encombrent pas la ligne à Nice-Saint-Roch et à Cannes-Marchandises.

Nous avons défini une navette cadencée et fréquente dans une logique de service express métropolitain – c'est le nouveau terme en cours au niveau du Ministère des Transports avec les régions –, avec un train toutes les 10 minutes, soit 6 trains par heure et par sens entre Cannes et Menton, 2 TER par heure et par sens entre Grasse et Menton. Il y aurait donc 2 dessertes qui se combineraient. Le principe est de supprimer les correspondances. Actuellement, nous avons des correspondances importantes en gare de Nice. Cela ne concerne pas tous les trains, mais une grosse partie des trains nécessitent une correspondance. Il y a donc un certain nombre de correspondances aujourd'hui, et la logique de ce RER serait de supprimer les correspondances en traversant Nice pour aller jusqu'à Menton-Vintimille. C'est ce que nous appelons la diamétralisation des dessertes, comme à Paris avec le RER A ou le RER D qui traversent la capitale. C'est un peu le même principe. Nous pensons que cela – qui est aussi un principe national – met du monde dans

les trains, que cela améliore le report modal. C'est un élément clé de développement des transports de proximité : cadence (tous les quarts d'heure ou toutes les 10 minutes). Cela plus la diamétralisation, je pense que c'est quelque chose de fondamental, et la fréquentation des RER parisiens le montre.

Il faut bien sûr également maintenir les trains rapides. Comme nous savons que nous n'aurons pas tout de suite la Ligne Nouvelle qui sera en phase 3 qui n'est pas dans le périmètre de la concertation, il faut que nous conservions des sillons pour les trains rapides et, si nous pouvons les augmenter, c'est aussi un plus pour pouvoir augmenter la desserte de trains rapides. Ce projet le permet.

Nous avons bien sûr un arrêt de tous les TGV dans une nouvelle gare intermodale à Nice-Aéroport. Cela fait partie de ses fonctionnalités. Nous aurons donc une zone de « chalandise » – comme on dit – plus forte à Nice-Aéroport qu'à Nice-Ville qui est plus encombrée, plus au centre et qui draine plus de monde dans un territoire géographiquement plus grand. Nous avons aussi un sujet de coïncidence entre le ferroviaire et le développement urbain avec la gare de Cannes-Marchandises qui s'inscrit dans un développement urbain de la ville de Cannes. Il y a donc là une synergie ferroviaire/développement urbain qui figure aussi dans les objectifs. Ce n'est évidemment peut-être pas le premier, mais il est complémentaire, et nous savons que ces sujets sont importants.

Voilà donc à peu près le cadrage fonctionnel. Tous les objectifs ne sont peut-être pas au même niveau, mais c'est comme cela que nous avons commencé les études, il y a bientôt un an maintenant, et que nous les avons peaufinées avec les partenaires, et la concertation contribue à faire évoluer tout cela.

LES RETOURS DE LA CONCERTATION

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Ce soir, nous allons partager les résultats des principales expressions du public durant la concertation.

Je commence par faire un rappel, à savoir que la concertation s'étend du 12 juin dernier jusqu'au 18 octobre prochain (jusqu'à la fin de cette semaine) et, pour ce qui est des Alpes-Maritimes, il y a eu une réunion d'ouverture le 18 juin dernier, la réunion de clôture ce soir. Entre temps ont été

organisés par SNCF Réseau différents ateliers à destination des riverains sur les différents secteurs d'aménagement que Jean-Marc Illes vous a présentés, soit à l'initiative du maître d'ouvrage, soit à la demande d'associations locales. Des permanences ont également été tenues dans les municipalités ou à proximité des différents lieux d'aménagement de manière à ce que les personnes qui préféraient venir rencontrer individuellement le maître d'ouvrage puissent le faire. Il y a eu deux réunions publiques locales à la rentrée de septembre 2019, le 10 à Nice uniquement consacrée aux aménagements que Jean-Marc Illes nous a présentés sur le secteur de Nice (Nice-Saint-Roch et Nice-Aéroport), et le 21 septembre dernier à Cannes sur les aménagements de la bifurcation, de la gare, mais également de la quatrième voie en gare de Cannes-Centre et d'Antibes.

Ces deux réunions ont été suivies d'ateliers thématiques qui avaient été initiés sur la base des recommandations de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) lors de la dernière concertation, et qui concernaient la saturation ferroviaire, la prise en compte des dimensions de l'environnement et du développement durable, et la socio-économie du projet en lien avec les présentations futures projetées et les différentes composantes de cette dimension. Ce sont donc les éléments qui ont été présentés et sur lesquels nous allons revenir ce soir, principalement en termes de : qu'est-ce qui a été formulé ? Quelles sont les différentes expressions ?

Je vais vous dire quelques mots sur la participation présenteielle n'intégrant pas, bien entendu, les séances des réunions de clôture d'hier, d'aujourd'hui et de demain. Elles seront bien sûr intégrées dans le bilan final, mais à ce stade, nous avons eu près de 1500 participants présents dans les réunions. Vous voyez qu'il y en a eu à peu près 440 dans les Alpes-Maritimes, 700 dans les Bouches-du-Rhône et 300 dans le Var. Lorsque nous avons mis « région », cela concerne principalement les ateliers. Il s'agit des personnes qui ont participé à l'ensemble des trois ateliers. Vous voyez qu'il y a eu peu de participation sur ces ateliers qui étaient organisés dans chacun des trois départements sur des thématiques transversales régionales.

Il y a également la participation en ligne sur le site internet ou par adresse E. mail. À ce stade, nous n'avons pas encore pu intégrer les registres puisque les registres déposés dans les municipalités et chez les cofinanceurs ne seront « recueillis » qu'à la fin de la semaine et analysés à partir de la semaine prochaine. Ces chiffres-là ne tiennent donc pas encore compte de ces dimensions. Lorsque nous examinons ces contributions, elles sont au nombre de 100 dans les Alpes-Maritimes, avec un total de 200 réparties entre web, twitter, courrier papier et E. mail.

Voilà pour les éléments quantitatifs qui ont été formulés.

Je repasse la parole à Jean-Marc Illes qui va commenter les principaux résultats qui sont ressortis de vos contributions.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Merci, Stéphane. Si nous faisons l'analyse du projet « globalement », il y a eu l'expression très claire de manière générale sur la priorité donnée aux transports de proximité. C'est quelque chose qui a recueilli l'assentiment de beaucoup d'entre vous. C'est vrai sur les trois départements. C'est vrai sur le Var, c'est vrai sur les Bouches-du-Rhône, et c'est aussi vrai sur les Alpes-Maritimes, peut-être même encore plus vrai. Dans ce cadre-là, les transports du quotidien, cela veut dire les phases 1 et 2 avec l'augmentation des TER, l'amélioration de la régularité. À ce sujet, nous avons eu un retour positif, mais de manière globale, nous avons eu aussi une demande d'approfondissement de la concertation à partir de l'année prochaine puisque, comme vous le savez, nous visons une enquête publique pour fin 2021. L'année prochaine, nous pourrions encore constituer le dossier d'enquête et, la concertation étant continue, nous prévoyons de poursuivre la concertation sur cette nouvelle thématique. Nous y reviendrons.

On nous a dit qu'il fallait poursuivre la concertation parce qu'elle était un peu insuffisante en termes d'intermodalité et d'insertion urbaine avec les métropoles. Il y a un manque – cela a été dit – sur les Alpes-Maritimes. Cela a beaucoup été dit sur le Var, mais à Marseille également. On nous demande aussi des sujets d'approfondissement sur les nuisances sonores, visuelles, et sur les opérations qui auront été retenues.

S'agissant des nuisances sonores, actuellement, vous avez bien pu constater que nous avons plusieurs variantes. Nous n'allons donc pas les étudier pour toutes, mais dès que les variantes seront définies, sur ces variantes-là, nous reviendrons vers vous pour dire : voilà comment nous traitons les nuisances sonores, comment nous faisons les études, et ce qui se passe, localement, chez vous, pour ces sujets de nuisance. Il s'agit d'une demande qui a été forte et assez générale.

Nous faisons un petit zoom sur quelque chose qui n'était pas vraiment dans la concertation, mais qui, bien sûr, a été exprimé aussi sur les phases 3 et 4 du projet (qui restent dans le projet sans être dans l'enquête publique). Elles restent dans les perspectives. Nous avons eu des questions sur l'opportunité d'un tronçon de Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice. Nous avons eu des avis

favorables à la réalisation d'une ligne nouvelle pour réduire les temps de parcours et favoriser le report modal. Nous avons également eu des demandes consistant à revenir à l'ancien tracé de la ligne depuis Aix-en-Provence de long de l'A8 pour mutualiser les nuisances avec celles de l'autoroute. Nous avons eu des avis défavorables au projet LNPCA dans son ensemble au niveau des phases 3 et 4 – et certains ont même mis les phases 1 et 2 avec – compte tenu de ses coûts et de ses impacts trop importants.

Dans les Alpes-Maritimes, les avis sont partagés. Nous avons des partisans d'une accélération de la réalisation des phases 3 et 4, en particulier pour la section de Ligne Nouvelle Le Muy-Cannes. C'est effectivement celle qui accélère les temps de parcours pour l'ensemble. Et nous avons également des demandes de réassurance sur le passage en souterrain de la section de Ligne Nouvelle de la phase 3 entre Cannes et Nice via Sophia-Antipolis. Ce sont des demandes de réassurance sur la non-émergence du tracé dans cette zone.

Au-delà du périmètre – quand nous faisons ce genre de concertation, nous parlons de chemin de fer en général, et pas forcément uniquement du projet –, nous ont donc été reprochés nos trains bondés. Dans toute cette liste, une partie des sujets trouvent une réponse dans le projet, mais comme cela a été dit, les trains sont bondés aujourd'hui, il y a des retards et des suppressions trop nombreux, il y a des sujets d'insécurité dans les gares. L'accessibilité PMR est un programme qui avance insuffisamment. L'état des gares (propreté et confort) a également été évoqué. On nous a aussi demandé d'améliorer les dessertes de Monaco et de Saint-Raphael-Fréjus. Ce sont des demandes des Alpes-Maritimes.

Il y a aussi une demande assez importante de certaines associations de changement des objectifs fonctionnels que j'ai rappelés tout à l'heure, en mettant en place des services différents. Il y a eu deux demandes d'importance différente : la création de correspondances et de nouvelles missions autonomes entre Cannes et Grasse par une navette indépendante, et nous avons eu la demande inverse sur Nice, à savoir le raccordement des chemins de fer de Provence à la ligne Marseille-Vintimille. Il y a eu une demande d'isolement et une demande de raccordement. Il y a eu les deux demandes.

Si nous regardons par secteur, sur celui de Nice-Aéroport, vous avez bien identifié le problème de l'accessibilité de la gare à l'intermodalité. Vous nous avez dit qu'il s'agissait d'un point clé, et qu'il fallait continuer à travailler là-dessus, continuer à concerter, qu'il fallait que nous fassions des études

plus larges que le ferroviaire de mobilité et de trafic, notamment autour de la gare. Pour l'instant, cela ne suffit pas. Nous avons montré que nous pouvions accéder aux quais par le pont-rail du tramway côté ouest, et vous nous avez dit qu'il faudrait faire aussi un accès dans l'autre sens de manière à avoir l'intermodalité des deux côtés, ce qui serait mieux.

Il y a aussi une incompréhension sur le fait qu'il y a deux projets et trois gares dans cette zone. Il y a la gare actuelle qui n'est pas encore déplacée sur le site de Nice-Saint-Augustin. Il y a la future gare TER qui est un projet piloté par les collègues de Gares et Connexions, et qui déplace la gare à l'identique, et il y a un autre projet sur le même site qui l'agrandit, qui crée 4 voies à quai et qui est bien plus large. On nous a demandé comment nous allions faire pour passer du projet du déplacement de la gare au projet de l'agrandissement. Nous l'avons expliqué, mais cette demande a été exprimée.

Sur la troisième voie, on nous a dit plusieurs choses. Certains nous ont demandé pourquoi nous l'abandonnions, d'autres nous ont demandé si elle était utile, sous-entendant la question suivante : puis-je lever des terrains ? Je crois qu'il y avait aussi ce sujet de terrains gelés. Il y avait donc les deux sujets.

Sur Nice-Ville, on nous a demandé comment nous faisons pour dissocier les flux avec Nice-Breil. C'est un sujet technique. On nous a aussi parlé du prolongement de la passerelle à travers Nice pour faire passer du nord au sud et améliorer la fluidité de la gare du nord au sud.

Sur Cannes-Antibes, le bruit est vraiment perçu, et il y a eu une demande très forte sur la situation actuelle sur le bruit. Vous êtes plusieurs riverains à nous dire qu'actuellement, il y a des problèmes sur l'évitement qui vous embêtent, etc. C'est antérieur au projet de Cannes-Grasse, mais cela nous a été précisé de manière à ce que nous puissions regarder cela de façon plus approfondie. Nous avons également eu des demandes sur les appareils de voies créés par les projets précédents sur la ligne Cannes-Grasse.

On nous a également dit que si nous mettions plus de trains, il y aurait également plus de bruit. Ce n'est pas dû à l'infrastructure, mais à l'augmentation de trafic, et de nombreuses personnes nous ont dit aussi qu'elles souhaitaient accélérer la réalisation des aménagements de phase 2. C'est une demande existant sur à peu près tous les sites que nous avons vus et, à Nice, c'est une demande vraiment très forte.

Sur les quatrièmes voies, de nombreuses personnes les défendent comme un outil central de régularité, sous-entendant que, si nous ne le faisons pas, l'ERTMS ne suffira pas, comme nous l'avons dit. On nous a dit que, quoi qu'il en soit, il fallait ces quatrièmes voies. D'autres nous ont demandé à quoi il servirait de faire les quatrièmes voies, puisque, quand il y aura la ligne nouvelle, ce sera aux heures de pointe des trains, et il n'y en aura pas besoin.

À Antibes, c'est un peu différent. Il y avait aussi une demande de liaison nord-sud à travers la gare pour la régénération de la passerelle actuelle. Quelqu'un nous a dit qu'il n'était pas normal que nous ne soyons pas allés à Antibes, et qu'il aurait fallu y faire une réunion.

Sur la bifurcation de Cannes-Grasse, une inquiétude a été exprimée sur la bifurcation, et des questions ont été posées par de nombreux riverains quant à l'impact des aménagements proposés. Il y a un sujet sur les nuisances sonores et visuelles et des demandes sur les protections prévues : protégeront-elles du bruit, mais dans ce cas-là, en empêchant les riverains d'avoir une vue sur la mer ? Comment la SNCF fait-elle cela ? N'y aurait-il pas d'autres solutions permettant d'être protégés du bruit et de conserver la vue ?

Il y a aussi eu des demandes de précisions – c'est assez compliqué – sur les impacts réels fonciers du projet. Nous pourrions y revenir plus précisément s'il y a des questions là-dessus. On nous a dit qu'il y aurait moins d'espaces verts. Une dame s'est inquiétée du périmètre du champ électrique dû aux caténaires : si nous sommes plus près, y a-t-il un sujet ? Comme nous faisons du rétablissement hydraulique, Cannes étant une zone sur laquelle il y a eu des événements assez dramatiques, tout le monde a bien identifié qu'il y avait des petits « ruisseaux » – je ne sais plus quel est le terme local –, qui peuvent se remplir sous les orages méditerranéens. Comme nous les rétablissons, il y a bien sûr cette question-là : comment les rétablissez-vous ? S'agissant de la durée des travaux dans la zone de La Bocca, on nous a demandé combien de temps allait durer la phase de travaux, comment nous allions fonctionner, et quelqu'un nous a dit que la solution du terrier ne lui semblait pas mal, mais que si nous n'y arrivions pas, nous allions remettre la voie en saut-de-mouton, et que cela allait boucher la vue. Nous avons répondu à cela, mais il y a eu cette question.

Il y a eu aussi des sujets de vibrations, les conditions de rétablissement du boulevard de la Mer pendant les travaux et en phase définitive, les accès aux copropriétés si le boulevard de la Mer était piétonnisé. Il y a également eu une demande spécifique assez claire, à savoir que des gens nous ont demandé où se situait la sortie du tunnel de la tranchée couverte, et si nous pouvions le

repousser pour que les personnes en question soient moins impactées. Évidemment, si nous le repoussons, ce sont d'autres personnes qui seront impactées derrière, mais il y a eu cette demande de voir quelles étaient les solutions pour enterrer davantage la ligne, si je résume.

Dans le choix des variantes, tout le monde ne s'est pas exprimé, mais nous avons eu plusieurs avis parmi ceux qui se sont exprimés, allant très clairement en faveur de la variante Marseille-Vintimille en terrier. Tout le monde ne s'est pas exprimé, mais « il n'y a pas photo » entre les deux. Je crois qu'il n'y a eu aucune expression pour Cannes-Grasse en terrier, mais il y en a eu plusieurs en faveur de Marseille-Vintimille qui passerait dessous. En effet, elle a moins d'impacts sur les propriétés au nord.

Des propositions ont été exprimées à différentes réunions, notamment lors d'une réunion à Cannes-La-Bocca, consistant à transformer la gare de La Bocca. Il y a une gare de Cannes-La-Bocca sur Marseille-Vintimille et, évidemment, comme la bifurcation est à cet endroit-là, nous pouvons élargir la gare, la faire de l'autre côté, et la transformer en terminus ferroviaire, en navette, voire – il y avait plusieurs solutions – la convertir en autre chose que du ferroviaire (tramways, bus, trams-trains). C'était une demande assez forte qui a fait l'objet d'une contribution.

Comme je viens de le dire, il y a aussi le prolongement de la section enterrée, au moins jusqu'au boulevard Leader. On nous demande de faire circuler des rames plus modernes et donc moins bruyantes, d'étendre les protections acoustiques pas uniquement aux fenêtres, mais aussi aux portes – cela a été dit – et aux toits. On nous a demandé pourquoi nous nous limitons aux vitrages. « Allez plus loin ! »

On nous a aussi dit que notre méthode de calcul de bruit (LAEq : bruit moyen de jour et de nuit) était insuffisante, et qu'il serait préférable que nous calculions cela avec les bruits ponctuels, et non pas avec les bruits moyens. C'était donc un sujet.

Sur la partie gare TER, nous avons eu une majorité d'avis favorables à la variante Sicasil – nous pourrions y revenir – parce que les gens considèrent qu'elle est cohérente avec le projet ultérieur de gare TGV, mais aussi avec le PLU, c'est-à-dire avec l'urbanisation du quartier prévue par la mairie au nord de ce quartier de La Bocca. Il y a donc eu une majorité d'avis par rapport à cela. Il y aussi un argument consistant à dire qu'elle était accessible depuis le centre-ville, depuis Thalès et depuis la vallée de la Siagne du côté de Pégomas ou depuis le bord de mer, évidemment. Elle est

également plus propice à l'intermodalité puisque nous pouvons mettre des parkings à la fois au nord et au sud de la zone de Cannes-Marchandises.

Nous avons aussi eu quelques avis défavorables au déplacement de la gare de La Bocca puisque nous sommes évidemment obligés de déplacer la gare de La Bocca. Nous ne pouvons pas multiplier les arrêts dans notre solution, sinon cela ne fonctionne pas – nous pourrions y revenir –, et certains étaient favorables à garder la gare de Cannes-La-Bocca la considérant comme bien située. L'idée serait d'attendre la gare TGV pour déplacer la gare TER, de ne toucher à rien tant qu'il n'y a pas la phase 3.

Nous avons eu très peu d'avis favorables à la variante Pierre Sémard. Il y a bien sûr quelques riverains du côté de Sicasil qui étaient inquiets et qui ont dit qu'ils préféreraient qu'elle soit ailleurs. Il y a eu quelques expressions comme celle-ci, mais très peu.

SUITES

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous allons bien sûr vous donner la parole, mais avant cela, que va-t-il se passer derrière ? Nous avons donc les trois réunions publiques, l'avant dernière (celle des Alpes-Maritimes), c'est maintenant. Celle de Marseille aura lieu demain, et la concertation sera finie en termes de réunions. Elle peut se prolonger jusqu'au 18 octobre prochain sur le site. Nous avons trois comités territoriaux (CoTer) avec trois dates : les 22, 24 et 30 octobre 2019. Nous avons le comité de pilotage qui aura lieu fin novembre et, derrière, nous aurons un Collège des acteurs pour faire le bilan de la concertation avec tous les acteurs qui auront participé. Il se déroulera probablement à Marseille et, à cette occasion, nous ferons des bus pour ceux qui voudront y aller. Il y aura un système de bus pour aller à Marseille.

En parallèle, nous allons faire le bilan de la concertation par écrit puisque nous devons l'inclure au dossier ministériel et le remettre au garant qui fera un retour à la CNDP, et nous allons faire un dossier ministériel que nous ne ferons pas seul, je vous rassure. Nous allons le faire en tenant compte de l'avis de la concertation, en discutant, après ces réunions, avec tous les élus qui vont nous dire : « *Nous pourrions faire ceci, nous pourrions faire cela* ». Le dossier ministériel est un ouvrage qui est écrit, mais c'est un travail collectif, à la fois du retour de la concertation, des financeurs et des participants au CoPil. Tout cela est transféré à la Ministre pour qu'elle produise

sa décision ministérielle que nous positionnons en février 2020. Cette date s'est un peu décalée : une semaine par-ci, une semaine par-là, à la fin, cela fait un ou deux mois de plus. Cela va vite.

En attendant la DM, nous avons lancé la consultation qui a instauré des bureaux d'études parce que ce sont des études très lourdes. Nous avons donc évidemment anticipé, mais sans connaître le contenu. Nous avons regardé s'il y avait des bureaux d'études qui sauraient faire. Il faut que nous fassions le dossier d'enquête publique et l'étude d'impact en vue d'une enquête publique pour le deuxième semestre 2021. Mais en 2020, nous allons continuer les études – nous ne serons donc toujours pas à l'enquête publique qui est le moment clé –, il y aura des concertations complémentaires, nous verrons lesquelles. Il peut y en avoir d'autres, mais il y aura principalement des thématiques spécifiques. Nous avons bien identifié que le sujet de l'intermodalité était insuffisant. Il faut donc que nous travaillions avec les métropoles pour ramener du monde autour des gares à travers les réseaux routiers sur l'intermodalité sinon, nos modèles socio-économiques ne fonctionneront pas. C'est essentiel. S'agissant du bruit, il est clair qu'il y a partout la demande d'approfondir le sujet bruit. Il y a aussi l'insertion urbaine qui est une demande très forte, notamment dans les quartiers nord de Marseille. Nous voulons aussi profiter des projets pour améliorer l'insertion urbaine et paysagère.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Suite à cette présentation, je vais vous indiquer quelques règles que nous vous proposons. Vous allez exprimer différents points de vue. Peut-être seront-ils convergents, mais peut-être pas. Il est important pour nous que chacun puisse écouter l'avis des différents participants, celui du maître d'ouvrage qui sera exprimé en retour si des questions lui sont adressées. Essayez de ne pas porter de jugement et d'être bienveillant.

Nous enregistrons, nous allons donc vous passer un micro, ce qui implique qu'il faut que vous sollicitiez la parole pour que nous puissions vous donner un micro, et que vous attendiez qu'un micro vous soit donné pour parler de manière à ce que nous puissions tracer vos contributions. Si quelqu'un ne souhaite pas être dans le champ de certaines photographies que nous prendrons pour le bilan de la concertation, merci de nous le signaler maintenant.

Nous pouvons démarrer pour celles et ceux qui souhaitaient intervenir.

Aurélien DELAY, association DEPART (Développement, Environnement Provence-Azur avec le Rail et le Train)

Bonsoir. Je suis Aurélien Delay, pour l'association DEPART. Je vous remercie pour cette conclusion. Je vous remercie d'avoir synthétisé tout ce qui a pu être dit. Ce soir, je voulais rajouter qu'il faut de nouvelles ambitions dans ce département. Aujourd'hui, l'A8 est la colonne vertébrale du département, et il faut que ce soit la ligne littorale qui devienne la colonne vertébrale du département. Dans la continuation de la concertation, il y a les intermodalités, à juste titre. Je pense en effet que, sur tout le littoral, nous avons une forte concentration au niveau de la mer et, ensuite, un arrière-pays qui, l'air de rien, est à côté. Il faut ramener les gens vers l'arrière-pays. Je pense donc que tout ce réseau de transport en commun ne peut être aussi fort que sa colonne vertébrale, c'est-à-dire ce qu'il y a tout le long du littoral. C'est pour cela que la ligne littorale doit être la plus performante possible, que ce soit avec les phases 1 et 2, mais aussi avec les phases 3 et 4 qui permettront vraiment de se concentrer sur les TER, les trains du quotidien le plus fréquemment

possible, avec le plus de capacité possible parce que nous avons déjà des problèmes de capacité, etc.

Évidemment, la rupture de charge n'est pas évitable en permanence, mais il se trouve tout de même que, pour monter vers Grasse aujourd'hui, il n'y a pas de rupture de charge. Je considère que c'est une opportunité et que c'est une chance. Je ne suis donc pas en faveur de cette nouvelle alternative qui est proposée de séparer les lignes et de faire que les gens marchent du Bosquet jusqu'à la gare de Cannes-La-Bocca. Je pense que Grasse, Mouans-Sartoux, etc. doivent être connectés jusqu'à Vintimille.

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Effectivement, le projet que nous présentons est bien un projet de « colonne vertébrale ». Cette expression convient bien. Le chemin de fer doit en effet être présent, car il est structurant, et il est évident que le domaine de pertinence du chemin de fer, ce n'est certainement pas le tramway avec un arrêt tous les 500 mètres, ce ne sont pas non plus les personnes du Cantal ou de l'Aveyron. C'est plus compliqué à entretenir lorsque nous avons des lignes de montagne dans des zones où il y a très peu de monde, mais je suis assez d'accord avec le fait que la zone de pertinence du chemin de fer est évidemment les zones très urbanisées, et les zones périphériques autour des urbanisations. C'est là son domaine de pertinence, et dans une logique RER comparable à Paris puisque la zone des Alpes-Maritimes n'est peut-être pas équivalente à Paris, mais au département des Hauts-de-Seine où il y a d'importantes densités de population. Nous avons besoin de RER pour ces populations.

Sur l'arrière-pays, cela concerne la phase 3. Elle n'est pas dans le périmètre de concertation d'aujourd'hui. Elle est toujours citée dans le COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures).

J'ai également entendu votre prise de position sur la bifurcation et, peut-être pas sur une variante entre Marseille-Vintimille et Cannes, mais sur la nécessité de maintenir l'absence de rupture sur Cannes-Grasse.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Monsieur ?

Philippe RANVOISY, habitant d'Auribeau-sur-Siagne

Bonjour. Je suis Philippe Ranvoisy, habitant d'Auribeau-sur-Siagne. Mon intervention sera consécutive à celle qui vient d'être prononcée. Je voudrais d'abord faire une remarque. Dans votre présentation, vous avez indiqué un terminus à Cannes-La-Bocca pour la ligne Cannes-Grasse alors que le mot qui a toujours été employé par les gens qui ont milité pour une nouvelle variante était celui de « correspondance », et surtout pas « terminus ». Par ailleurs, mon voisin ici vient de parler de faire marcher les gens de la gare du Bosquet à la gare de Cannes-La-Bocca, et jamais il n'a été question de cela. Au contraire, nous avons toujours parlé d'une correspondance quai à quai à la halte de Cannes-La-Bocca.

En plus de cela, je tiens à indiquer que, dans le souci que vous venez de rappeler d'aller plutôt vers ce que nous appelons une « logique de RER », nous en sommes très loin, et que vous avez clairement dit, Monsieur Illes, qu'il n'était pas envisagé – ou envisageable en tout cas – dans le département proposé d'augmenter les fréquences entre Cannes et Grasse qui, au mieux, serait d'une demi-heure, ce qui n'a rien à voir avec un RER. Si les suggestions de variantes ont été très précisément énoncées, au branchement entre la ligne Cannes-Grasse et la ligne du littoral, c'est bien dans la perspective de pouvoir, après des aménagements sur cette ligne Cannes-Grasse qui nous semblent beaucoup plus opportuns que les aménagements en terrier actuellement envisagés dans votre budget, espérer avoir un jour effectivement une approche RER, et non pas un maintien TER à une demi-heure, voire une heure, de train sur cette ligne importante.

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Nous allons peut-être revenir sur le fond de votre question. Je m'engage à répondre par écrit sur le site internet, sous réserve que nous ayons étudié ce sujet un peu plus sérieusement et dans le

détail. Nous avons commencé à regarder les sujets un peu dans le détail, nous avons des éléments, mais les réponses sérieuses sur des choses aussi différentes se font par écrit, de façon argumentée, sur le site.

S'il y a d'autres questions là-dessus, nous pourrions peut-être revenir sur des éléments de contexte et de comparaison française de ce style de système. Nous pourrions y revenir s'il y a d'autres questions, et je pense qu'il y aura d'autres questions. Dans ce cas-là, il faudra peut-être que nous y revenions, mais j'ai bien entendu. Les réponses sérieuses sur des choses comme celles-là se font en regardant un peu précisément et par écrit. Il y aura donc une réponse sur le site le temps que nous examinions ce sujet. Nous ferons cela assez vite. Ce ne sera pas une étude détaillée, évidemment, mais ce sera tout de même une réponse argumentée et précise avec des chiffres et avec des éléments un peu pesés. Nous pourrions y revenir plus précisément s'il y a des questions plus précises, et sachez que c'est évidemment pris en compte.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Monsieur ?

Michel RAYBAUD, association DEPART et « Les Amis du rail »

Bonsoir. Je suis Michel Raybaud pour l'association DEPART, mais également les Amis du rail. Je voudrais vous remercier pour cette restitution de l'ensemble de ces réunions que nous avons depuis 4 mois, et pour la qualité de l'écoute et des prises en compte des diverses remarques. Cela a été fait de manière excellente, et nous ne pouvons évidemment que nous réjouir de tout ce qui a été pris en compte puisque certaines choses ont été retenues. Je vais forcément être favorable à tout ce qui peut faciliter le cadencement des trains et la desserte de la ligne littorale, comme l'a dit Aurélien Delay tout à l'heure. En effet, quand nous pensons à ce qui s'est passé sur l'autoroute A8 il y a une dizaine de jours, il est vrai que s'il y avait un service ferroviaire plus performant, ce serait plus utile.

Comme cela a été dit au départ par Madame Benassayag, il s'agit d'un projet très ancien puisque nous avons eu des réunions avec la Commission des grands débats dès 2005, puis des concertations en 2011 et en 2016. Forcément, le projet avance. Nous avons bien compris l'évolution des projets pour nous concentrer, dans un premier temps, sur les trains du quotidien, mais en même temps, comme l'a dit Aurélien Delay tout à l'heure, nous sommes également favorables à une

accélération des phases 3 et 4. Il faut en effet rappeler que le projet de Ligne Nouvelle Côte d'Azur était inscrit au schéma ferroviaire national dès 1992, et qu'au niveau de la rentabilité, il était classé parmi les 3 ou 4 projets les plus rentables. C'est ce qui pose question.

En effet, finalement, 30 ans après, on nous annonce un projet sur 2040 ou 2050 pour une ligne qui ne sera pas tout à fait achevée à cette époque-là. Cela pose question. Nous nous demandons si cela traduit un échec des politiques publiques en matière d'aménagement. Je ne sais pas. Je ne vise personne en particulier, mais nous constatons tout de même que certains projets sont passés avant, comme le projet Rhin-Rhône qui était peut-être moins pertinent, mais qui est en service depuis une dizaine d'années maintenant.

Cela pose donc des questions, mais je tiens à exprimer ma satisfaction quant à la qualité des échanges dans ces réunions depuis 4 mois.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Madame ?

Laurence DEPORTES-JENNINGS, association « Basta Ligne Nouvelle Biot »

Laurence Deportes-Jennings, « Basta Ligne Nouvelle Biot ».

Concernant l'aménagement de la ligne classique Cannes-Nice, nous sommes nombreux à penser qu'il doit inclure le prolongement de la troisième voie littorale de la ligne classique à Nice entre Cagnes-sur-Mer et Nice. Dans le cas contraire, nous demandons à SNCF Réseau de justifier l'abandon de ce projet inachevé.

De plus, l'aménagement de la ligne classique devrait aussi inclure celui du tronçon Nice-Saint-Augustin/Nice-ville. L'association des Amis du rail est d'ailleurs tout à fait d'accord, entre autres associations.

Il ne suffit pas d'ajouter des quais, il faut aussi des voies. Il faut aller jusqu'à Monaco qui est vraiment un énorme bassin d'emplois qu'il ne faut pas négliger. Sinon, nous risquons de faire de Saint-Augustin un terminus, pour le coup, un terminus pour certains TER venant de l'ouest du 06.

Nous aurions donc voulu que ces deux aménagements de ligne classique fassent partie des phases 1 et 2 de la concertation. Il serait peut-être trop tard d'en parler en phases 3 et 4. Finalement, en creux, c'est ce qu'il manque.

D'une façon générale, nous trouvons qu'il est difficile de limiter la concertation à quelques aménagements dits « de phases 1 et 2 », sans montrer comment ils s'inscrivent dans l'évolution future du projet de Ligne Nouvelle PCA.

Ce qui est par contre hors sujet pour moi, c'est l'ERTMS. Je ne vois pas pourquoi cela fait partie du projet Ligne Nouvelle PCA.

Ma dernière remarque est une question : la date limite, pour donner les avis, vous dites que c'est le 18 octobre prochain, et je suppose que c'est le 18 octobre à minuit. Il n'est écrit nulle part que c'est inclus. C'est quand même un souci, et je pense qu'il faudrait le préciser. Les gens peuvent éventuellement faire leurs écrits vendredi, et nous allons parler à nos membres, mais je pense qu'il serait bien de le dire.

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur la troisième voie – nous le mettrons par écrit, comme cela, ce sera clair –, vous avez deux types de troisième voie. Il faut bien voir que ces projets datent initialement d'avant les années 2000. C'était un projet d'une autre époque qui correspondait à des services dans lesquels il n'y avait pas de cadencement des trains, c'est-à-dire que tout le système horaire français des TGV a évolué en 2000, ce qui fait que quand nous ressortons – comme nous l'avons fait dans le Var – des études de 2001, 2002, 2003, elles ne sont pas du tout à jour puisque le système, avant, n'avait pas de cadencement des TGV, alors que nous avons maintenant des cadencements sur la ligne classique – je ne parle pas de Ligne Nouvelle. Tout le système horaire a été cadencé, et tous les principes d'aménagement qui avaient été prévus avant cette date-là sont à revoir en termes d'études d'exploitation. Ce n'est plus le même système que dans les années 2000.

Il y a deux types de troisième voie. Il y a le système de voie unique, comme nous l'avons fait entre Marseille et Aubagne, c'est-à-dire que vous isolez des TER omnibus sur une seule voie. Ils se croisent de temps en temps. Entre Marseille et Aubagne, ils se croisent deux fois, et nous doublons

les voies. Ce système a un inconvénient et un avantage. L'inconvénient, c'est que la voie ne sert qu'à cela, mais l'avantage est que cela isole complètement les TER, le système omnibus et les navettes. Vous n'avez pas de répercussion.

Ce qui avait été prévu à l'époque sur la troisième voie, ce n'était pas cela. C'était une voie centrale que nous voulions utiliser alternativement dans un sens et dans l'autre. Ces systèmes fonctionnent quand les voies sont suffisamment longues – ce que vous dites va un peu dans ce sens –, et surtout quand les systèmes sont dissymétriques, c'est-à-dire que vous arrivez avec des batteries de trains le matin, dans un sens et dans l'autre. Quand les systèmes sont plus symétriques, ce qui est le cas sur la Côte d'Azur, surtout avec le cadencement, ils perdent de leur pertinence. Nous n'arrivons donc pas à tracer des horaires, tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre. Nous avons un problème technique.

Nous le mettrons sur le site, mais si vous regardez les services qui étaient prévus par les troisièmes voies à l'époque, ce que nous prévoyons aujourd'hui est en fait supérieur, en termes de dessertes, c'est-à-dire que les aménagements sont plus faibles. Vous voudriez la partie Cannes-Antibes en plus, et pas uniquement la partie Cagnes-Nice. C'est bien cela. Vous voudriez prolonger Cagnes-Nice. Là, nous serions à 900 millions d'euros, en dehors des investissements que nous proposons. À l'époque, le niveau de service était inférieur à celui-là. C'est là que l'ERTMS joue, parce que toutes nos installations sont faites avec l'ERTMS. C'est pour cela que l'ERTMS est fondamental, c'est-à-dire qu'il n'y a pas un seul aménagement que je vous ai présenté qui ne prévoit pas l'ERTMS.

Laurence DEPORTES-JENNINGS, association « Basta Ligne Nouvelle Biot »

Ce que je veux dire, c'est que nous n'avons pas besoin de concertation sur la Ligne Nouvelle pour installer l'ERTMS.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Non, sauf que quand je décris l'installation, je dis que celle-ci se fait avec l'ERTMS. C'est pour cela que le système que nous proposons aujourd'hui – c'est l'explication que je vous donne – combiné avec l'ERTMS permet une fréquence d'au moins – je m'avance un peu, c'est peut-être un peu moins, mais je vous le dis – 6 trains par heure. Nous verrons, mais nous sommes donc dans ce genre de système parce qu'il y a des évolutions technologiques. Nous n'avons plus le même système horaire, et les aménagements ne sont plus du tout les mêmes. Tous les gens qui nous ressortent des études

de cette époque – ce n'est pas un reproche – doivent prendre cela en compte : les systèmes ne sont plus les mêmes. Nous ne pouvons pas dire : « *Il y a 15 ans, c'était comme cela* ». Ce n'est plus pareil. Il est certain que mes prédécesseurs à la SNCF avaient fait des études qui avaient du sens, mais qui n'en ont plus aujourd'hui pour ces raisons. Tout cela évolue donc, mais nous vous l'écrivons, et nous vous apporterons des réponses précises sur le site.

Il y avait d'autres questions. S'agissant d'une voie jusqu'à Monaco, effectivement, l'arrêt de tous les tunnels, oui, c'est faisable. Tout est faisable, mais nous serions au-delà du milliard d'euros. Là aussi, il y aura des riverains qui nous expliqueront que, peut-être, il vaut mieux le faire ailleurs, car vous avez toutes les conséquences d'une ligne entre Nice et Monaco.

Laurence DEPORTES-JENNINGS, association « Basta Ligne Nouvelle Biot »

Non, non. Je parlais du tronçon Saint-Augustin/Nice-Ville.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui, cela, c'est la troisième voie, mais vous avez parlé de prolonger la ligne jusqu'à Monaco, et cela me paraît un peu trop ambitieux.

Laurence DEPORTES-JENNINGS, association « Basta Ligne Nouvelle Biot »

Je n'ai pas dit cela. Ce que je voulais dire, c'est qu'il faut absolument d'autres voies entre Nice-Saint-Augustin et Nice-Ville pour avoir cette fluidité parce qu'il y a des inquiétudes, justement, concernant Saint-Augustin. Ce ne sont pas seulement des quais qui sont utiles. Il faut des voies pour que cela circule.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Ce sont nos études. C'est un peu notre métier. Moi, je vous dis qu'actuellement nous arrivons à faire ce système. Nous sommes sûrs de nous là-dessus. Nous n'avons pas besoin de cela. Après, les études de l'époque, je les ai regardées, il y a par exemple des endroits où nous avons des entraxes réduits ce qui est inacceptable depuis les accidents de Saint-Denis quand les gens sont descendus dans l'entrevoie. Vous auriez 5 ou 6 mètres de plus d'emprise, des maisons tomberaient, toutes ces études n'ont donc plus de sens. Là où vous avez raison, c'est qu'il y a une DUP. Il faut

donc que nous clarifiions cette situation. Vous avez raison de dire que nous ne pouvons pas rester dans cet entre-deux. C'est vrai, mais techniquement, nous sommes sûrs de nous.

Catherine SENS-MEYE-PELLEGRINO, secrétaire de l'association « Basta Ligne Nouvelle Biot »

Bonjour, je suis Catherine Sens-Meye-Pellegrino, secrétaire de l'association « Basta Ligne Nouvelle Biot ». Nous avons bien compris que ce projet était un projet de TER en regard du courrier du ministre qui vous a permis d'annoncer la concertation alors que nous attendons toujours la Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités). Dans la synthèse que vous avez réalisée, il nous semble qu'il y a de petits oublis. Du point de vue de cette synthèse, je souhaiterais que ce que vous appelez « risque hydraulique », soit clairement énoncé comme risque inondation. Je trouve qu'il ne faut pas avoir peur des mots de ce point de vue.

Puisque vous avez bien voulu introduire des réflexions du public sur les phases 3 et 4 sur lesquelles, pour l'instant, nous sommes dans l'expectative notamment en termes d'études – nous ne pouvons pas affirmer des choses aussi tranchées, cela me paraît prématuré –, il serait tout de même utile que nous réinjections, si c'est légalement possible, toutes les avancées de la concertation de la dernière fois qui, notamment par rapport à ces phases 3 et 4, disaient également des choses sur le risque inondation, etc. Il y avait eu des choses parfaitement reprises dans le rapport de Monsieur Quévremont, et je trouve qu'il serait intéressant que toute cette concertation ne disparaisse pas puisque nous avons eu des assurances que nous aurions des études plus importantes sur l'impact de cette voie sur le plan d'un territoire.

Le mot « environnement » apparaît dans toute cette concertation en disant que le train préserve l'environnement, ce que nous ne dénisons pas du point de vue d'un projet TER. Notre questionnement porte sur la nécessité du TGV. Je reprends les propos du monsieur qui semblait dire qu'il fallait vraiment faire très vite les phases 3 et 4 au motif qu'elle était dans le schéma d'aménagement. Nous savons bien que le Gouvernement actuel a regretté les projets de TGV au motif de leur coût énorme et de tous les projets qui étaient dans ce fameux schéma d'aménagement, et qui n'étaient pas finançables quand nous faisons l'addition. Nous souhaitons donc que tout ce qui a été donné comme argument dans la concertation d'avant soit évoqué parce que tout cela a été répété dans cette concertation, mais que je ne le vois pas.

Et puis il y a un autre groupe de questions qui sont éludées dans la synthèse, c'est tout ce qui concerne la problématique du financement. Nous avons essayé de poser la question deux ou trois fois, mais nous ne devons pas nous exprimer correctement. En effet, vous avez énoncé le budget, mais ce que nous aimerions savoir, c'est de quelle manière cette affaire-là est financée pour les phases 1 et 2. De ce point de vue-là, nous avons bien eu les chiffres dans le dossier de concertation, nous voyons combien cela va coûter, mais nous « poussons le bouchon un peu plus loin » parce qu'en tant que citoyens, nous sommes tout de même concernés par le coût, indépendamment de l'intérêt – il y a toujours un rapport coûts/bénéfices –, et sur ces points-là, nous aimerions des réponses.

Le dernier impact est l'impact environnemental. Même si cela apporte des solutions aux déplacements, cela pose des questions, et je crois qu'il y a un monsieur, dans la concertation – je ne sais plus si c'est à Cannes ou ailleurs – qui a beaucoup parlé d'impacts visuels, des espaces verts – je dis « espaces verts » parce que je ne pense pas qu'il y ait de zones naturelles dans cette zone – qui vont être détruits, etc.

Toutes ces questions-là n'apparaissent pas vraiment bien dans les diapositives.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

La concertation portait sur les phases 1 et 2. Ceci dit, certaines personnes nous ont parlé des chemins de fer de Provence, d'autres nous ont parlé de la ligne de Carnoules-Gardanne (dans un autre département), et il y a aussi des personnes qui nous ont parlé des phases 3 et 4 de ce projet. Du coup, dans le Var où l'on nous a parlé de la réouverture de Carnoules-Gardanne, nous sommes allés au-delà de la concertation des phases 1 et 2. C'est pour cela que nous avons cité les phases 3 et 4 qui n'en faisaient pas partie dans les retours de la concertation, mais nous n'allons pas revenir sur la concertation passée. C'est autre chose. Nous n'allons pas réinjecter une concertation qui n'est pas l'objet d'aujourd'hui. Par contre, si vous voulez refaire des contributions sur les phases 3 et 4, vous pouvez le faire. Quand nous vous parlions d'autres sujets que les phases 1 et 2, nous n'allons pas réinjecter les éléments de l'ancienne concertation.

Catherine SENS-MEYE-PELLEGRINO, secrétaire de l'association « Basta Ligne Nouvelle Biot »

Je vais être plus claire. Je trouve que ce qui a été retenu comme arguments au regard des phases 3 et 4, et qui se trouve dans la synthèse – je me suis permis d'en parler parce que cela apparaît dans

la synthèse, sinon je n'en aurais pas parlé – ne me paraît pas prendre en compte l'ensemble des choses qui ont pu être dites lors de cette concertation de ces phases 1 et 2. Excusez-moi, je n'ai pas été assez claire. Il faut reprendre tous les arguments soulevés parce que tout n'est pas que dithyrambique.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur les phases 3 et 4, il y a clairement eu un groupe de personnes qui étaient contre et un groupe de personnes qui étaient pour. Nous pouvons le formuler comme cela, je suis d'accord. C'était clairement contrasté.

S'agissant du financement, c'est tout à fait clair, même si ce n'est pas décidé. Dans le planning – il me semble que nous avons mis le planning jusqu'à 2023, même si je ne vous l'ai pas montré tout à l'heure parce que nous l'avons déjà vu, vous avez ici l'exposé des motifs de la Loi LOM. Là, nous essayons de commencer les travaux de la phase 1. Nous allons essayer de faire l'enquête publique, *a priori* sur les phases 1 et 2, sauf surprise parce que nous ne pouvons pas faire une enquête publique sur quelque chose que nous n'aurions pas concerté, mais il peut y avoir des études complémentaires. Cela n'empêche pas qu'il puisse y avoir une autre phase d'études qui commence là, évidemment sur les phases 3 et 4, mais vous avez ici le schéma pour les phases 1 et 2 qui sont l'objet de la concertation.

L'enquête publique est donc là, et vous voyez que nous avons positionné la mission de financement ici, c'est-à-dire que, dans le schéma, vous avez raison, il est évident que nous avons besoin d'éléments de financement pour aller à l'enquête publique. Si la mission de financement se décale, l'enquête publique se décalera. C'est certain. Cette mission de financement, nous l'avons positionnée là. Si elle est là, cela va encore. Jusqu'en 2021, c'est bon, mais il faut, non pas que nous ayons forcément des garanties sur tous les financements, mais que nous ayons des indications soutenables pour le financement. Nous savons qu'il y a des projets qui n'ont pas abouti à cause de ce sujet-là, effectivement. Je suis d'accord, c'est important, nous ne l'avons pas. La Ministre en a parlé avec les élus. C'est un sujet qui n'est pas encore déterminé au niveau de la date, mais c'est quelque chose qui est très calé dans la tête de la Ministre. Dans le calendrier, nous allons dire que nous l'espérons dans le premier semestre 2020. Nous verrons ce qui se passera.

Vous aviez une autre question sur l'environnement. Je crois que nous avons indiqué qu'il y avait des sujets sur les espaces verts et qu'il y avait des craintes.

Vous voulez également que nous parlions d'inondations, alors il y a deux sujets. Il y a le rétablissement des ouvrages hydrauliques, et il y a le fait de savoir si nous aggravons ou si nous stabilisons les inondations. Ce sont deux sujets différents.

Philippe PELLEGRINI, responsable départemental du Parti communiste français des Alpes-Maritimes

Bonsoir à tous. Je suis Philippe Pellegrini, je suis responsable départemental du Parti communiste français des Alpes-Maritimes. Je veux d'abord vous informer – mais je pense que vous l'avez peut-être vu – qu'une contribution détaillée a été déposée sur le site. Je ne vais donc pas revenir dessus en détail. Vous verrez qu'elle est détaillée, travaillée sur les différents secteurs. Je voulais juste en rappeler quelques éléments en commençant par le secteur de Nice. Nous pouvons nous féliciter du fait que l'emprise foncière de la SNCF sur Saint-Roch soit préservée parce qu'il y a eu des pressions politiques et financières très fortes concernant d'autres types d'installations sur d'autres secteurs, ne relevant pourtant pas de la compétence du Président de la Métropole qui souhaitait notamment y mettre une prison. Nous savons également que les questions foncières existent sur ce quartier qui reste quand même au cœur de la ville de Nice.

Comme cela est indiqué dans le document, nous pensons que cela peut être un centre de maintenance important et vital pour l'efficacité du réseau ferré sur l'ensemble du département.

Sur la gare plus à l'est qui s'appelle Nice-Aréas, l'attachement à l'intermodalité est vraiment important. Celle avec les Chemins de fer de Provence a notamment été évoquée, et je voudrais appuyer dessus. Elle dessert déjà la vallée du Var pour laquelle un raccordement à cette future gare multimodale serait loin d'être compliqué, et qui permettrait le rattachement à cette « colonne vertébrale », puisque cette expression a été utilisée.

Je voulais dire aussi que je me retrouve dans ce que disait mon voisin de droite sur le fait d'éviter au maximum les ruptures de charges. Nous savons que c'est toujours une perte d'attractivité pour n'importe quel moyen de transport. C'est une perte d'efficacité, bien sûr, mais aussi une perte d'activité, et je pense que lorsque l'on se lance dans de grandes infrastructures et de grands travaux, le moins que l'on puisse espérer, c'est que tout cela réponde au maximum à une attente. Là-dessus, en effet, même si je suis d'accord avec le maintien de Grasse – comme cela a été dit – dans le réseau, pour les raisons évoquées, j'aimerais en ajouter une autre : si nous ne la maintenons

pas dans le réseau, nous savons que, demain, c'est la porte ouverte, beaucoup plus facilement, à une cession, à une sous-traitance, à un concurrent, voire à l'abandon puis au dépérissement de ce trajet.

Je vais sortir un peu du cadre, mais il ne coûte rien de le rappeler : une remise en place du train de nuit entre la Côte d'Azur et Paris serait quand même le minimum que nous pourrions espérer. Je rappelle que, sur ce trajet Nice-Paris – et j'en finirai là –, vous avez aujourd'hui, entre Air France et Easy Jet, une vingtaine de vols. Lorsque nous parlons d'impact environnemental, il y a notamment l'impact sanitaire et l'impact atmosphérique et là, nous savons très bien que, notamment sur la promenade des Anglais et sur la vallée du Var, l'impact – je suis infirmier de formation – au niveau pulmonaire est catastrophique. En dehors de l'infrastructure, il faudra donc aussi se poser la question de cette attractivité qui permette d'avoir un vrai changement de comportement et un basculement important de l'aérien sur le ferroviaire.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Merci. Nous n'avons effectivement pas besoin d'acquisitions foncières. Dans l'autre sens, vous parliez de vendre du foncier pour d'autres fonctionnalités, si j'ai bien compris.

J'ai bien noté votre position sur Nice-Arénas.

Sur le Chemin de fer de Provence, il s'agit effectivement d'une solution alternative. Pour les Chemins de fer de Provence, il faudrait préciser un peu si c'est un raccordement, une correspondance, etc. Il faudrait préciser quelle est exactement votre demande, pour que nous puissions répondre un peu précisément. S'agit-il juste d'un quai à quai ? Voulez-vous brancher la ligne ? Ce ne sont pas tout à fait les mêmes sujets.

Les Chemins de fer de Provence ne font pas partie du réseau ferré national. Nous ne sommes donc en outre pas totalement légitimes à nous occuper du réseau des autres. Nous essayons déjà de régénérer le nôtre.

Je suis d'accord avec ce que vous dites sur les ruptures de charges, sur l'importance de la continuité du chemin de fer. Je pense que c'est absolument essentiel et, en fait, tout ce que nous contribuons à faire, c'est pour améliorer le report modal. C'est un sujet central. Nous espérons beaucoup. Cette fréquence de TER très robuste devrait permettre pas mal de report modal. Il est sûr que, sur la masse des voitures qui circulent sur l'autoroute, ce ne sera qu'une petite partie, mais ce sera quand

même important, et ce seront toujours des véhicules en moins qui seront dans les congestions routières. Je suis d'accord avec votre démarche à ce sujet et sur votre positionnement.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Madame ?

Katia PILLET, association « Basta Ligne Nouvelle PACA » de Biot

Bonsoir, je suis Katia Pillet, pour l'association « Basta Ligne Nouvelle PACA » de Biot. J'aimerais que soit intégré à la concertation les préétudes concernant l'inondabilité des zones, d'autant plus que nous sommes en période de modification de PLU. Nous nous demandons donc « à quelle sauce nous allons être mangés », Biot étant un point important d'inondations.

Nous voudrions également que soient prises en compte les études vibratoires des sols, notamment pour les phases 1 et 2.

En outre, comment pouvons-nous aussi nous prévaloir d'un avis favorable sur une DUP pour les phases 1 et 2 sans nous inquiéter des phases 3 et 4 ? Nous avons quand même des PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation) qui nous sont imposés. Nous tenons à conserver notre environnement. Nous avons un fleuve qui est actuellement en surcharge dans cette période-là, et qui est asséché l'été. Enterrer les lignes, c'est bien, mais cela va drainer l'eau l'été, et nous serons complètement en état de sécheresse, mais l'hiver, nous allons encore déborder.

Au vu de ce que vous nous avez expliqué avec les quatrièmes quais à Antibes et à Cannes pouvant accepter 6 TER à l'heure, nous n'en voyons plus l'utilité. La boucle azurée est complètement inutile puisque nous avons les 6 TER sur les voies normales. D'autre part, nous demandons vraiment à ce que soient intégrés tous les risques d'infrastructures, et notamment l'espace de partage de tous vos engins pour faire ces travaux. Où allons-nous les mettre ? Nous n'en savons rien. Avant de nous prononcer, nous aimerions donc vraiment avoir un effet global.

Je voudrais quand même rappeler une chose, c'est qu'en 1984, j'étais étudiante à Marseille, et mes parents habitaient à Antibes. J'allais à Marseille par le Corail. Nous nous arrêtions pour laisser passer les trains qui ne se croisaient pas dans le tunnel après Les Arcs. Nous attendions un quart d'heure, et nous mettions 2 heures 15 pour aller à Saint-Charles en partant d'Antibes. Aujourd'hui, avec un TGV, on nous vend cela comme un trajet exceptionnel. Je me pose donc une question : quelle est l'utilité d'un TGV ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je rappelle que la concertation porte sur les phases 1 et 2. Depuis 3 ans et plus, il n'y a donc aucune étude sur les phases 3 et 4. Le moment venu, quand nous aurons une décision ministérielle qui nous dira d'accélérer les phases 3 et 4 – certains le souhaitent dans la salle –, nous referons des études, effectivement sur le risque inondation, sur les zones karstiques, géologiques, des études de vibrations dans les tunnels, nous regarderons les installations de chantiers, la manière dont évacuer les déblais, et nous reviendrons vers vous. Mais, pour l'instant, nous ne pouvons pas mettre des études qui ne font pas l'objet de cette phase.

Katia PILLET, association « Basta Ligne Nouvelle PACA » de Biot

En tout cas, vous pouvez déjà acter, dans cette DUP, la prise en compte des zones inondables, de la pollution, l'impact carbone que cela va avoir sur 8 années de travaux afin que nous sachions si nous devons nous prononcer pour ou contre. Le projet, comme vous le présentez, est impeccable. Pour aller de Nice jusqu'à Cannes, 6 TER par jour, des voies pour se croiser, cela a l'air génial. Maintenant, comment nous prononcer pour ou contre cette phase-là sans savoir ce qui nous attend sur le reste ? À quoi devons-nous nous attendre ? Je vous rappellerais en effet qu'en début de séance, vous avez utilisé le futur. Pour nous, pour l'instant, nous sommes en concertation.

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

Je vais rappeler une petite règle que j'ai dite dans un certain nombre de réunions, mais pas dans toutes. J'ai demandé à SNCF Réseau, dans leurs écrits, de s'exprimer au conditionnel, et j'ai rappelé dans un certain nombre de réunions que tant que la phase décisionnelle n'avait pas eu lieu, nous étions sur quelque chose d'hypothétique, sur lequel nous nous concertons. C'est l'enquête publique suivie d'un décret en Conseil d'État – ce qui n'est pas rien du tout du point de vue juridique – qui seront la vraie décision.

Maintenant, j'ai aussi expliqué dans d'autres réunions que j'avais renoncé très clairement à leur faire la guerre sur l'expression orale, car assez naturellement, quelqu'un qui fait un projet se projette dedans comme s'il y était – et il est plutôt sain d'y penser comme cela –, mais que, dans notre tête à chacun, nous devons bien garder l'idée d'ajouter, avant une phrase au futur, « *si le projet est réalisé...* ». Je ne l'ai pas rappelé en début de réunion parce que je ne pensais pas que c'était

nécessaire, mais j'en profite pour le dire ici. C'est la première fois que je le dis à Nice, et je m'excuse de nouveau de ne pas avoir été là le 10 septembre dernier, mais je l'ai dit dans d'autres réunions, et si par hasard vous en doutiez, il y a suffisamment de verbatims pour en témoigner.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je rappelle que nous sommes effectivement en phase d'études, et tant que nous sommes en phase d'études, nous ne sommes pas en phase de projet. La preuve que nous sommes en phase d'études, c'est que nous concertons, que des variantes sont proposées, etc. Il y a des choses qui peuvent changer. Le projet intervient quand il y a une enquête publique, et qu'il est déclaré d'utilité publique. D'ailleurs, ce n'est pas le projet qui est déclaré d'utilité publique, mais ce sont les infrastructures. Mais ces infrastructures, nous disons à quoi elles servent, à quel service elles servent. Je ne sais pas ce que nous pouvons en dire. Nous verrons ce que dira la décision ministérielle en termes de périmètre d'enquête publique. Il est quand même peu probable que la Ministre dise de faire le périmètre de l'enquête publique sur les phases 3 et 4 alors que nous avons concerté sur les phases 1 et 2. C'est tout de même très peu probable.

La question est de savoir quel sera le périmètre précis des phases 1 et 2 pour aller à l'enquête publique. Quand nous aurons eu une DUP, là nous aurons le projet que nous devons réaliser. Par contre, nous pouvons avoir en parallèle d'un schéma de DUP des études parallèles qui conduisent à des idées de projets à des échéances plus lointaines. Mais pour ceux-là, avant d'aller à l'enquête publique, il faudra de nouvelles concertations, de nouvelles études, et nous reviendrons devant vous pour parler de la phase 3, de Biot, des tunnels, des installations de chantiers, etc., mais tant que nous ne l'avons pas fait, c'est que ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui dans le détail. Par contre, vous pouvez vous exprimer sur l'opportunité du projet, mais nous n'avons pas d'études à présenter derrière.

Concernant votre question sur les temps de parcours, il est vrai qu'il y a une évolution des temps de parcours. Ce n'est pas contestable. Il y a plusieurs raisons à cela, c'est-à-dire que nous avons un vieillissement de la ligne. C'est vrai, et la priorité de SNCF Réseau est de régénérer les installations. Je suis maître d'ouvrage technique. En fait, nous travaillons pour le compte des élus, des associations, des financeurs. Nous n'avons pas de responsabilité en propre de développement du réseau. C'est vous qui nous dites qu'il faut le développer. Par contre, notre priorité centrale, et ce dont nous sommes responsables, c'est du fonctionnement du réseau actuel. Nous savons que nous

n'avons pas assez d'argent pour régénérer le réseau. Le Gouvernement met pas mal d'argent actuellement, mais il faut encore augmenter. Il y a donc encore des zones de ralentissement. La ligne vieillit, et il est vrai que la ligne Marseille-Vintimille vieillit. Il y a les investissements que prévoit la LOM, mais en parallèle, il faut que nous régénérons la ligne.

Il y a une autre raison aux délais, c'est qu'il peut aussi y avoir des arrêts supplémentaires. Actuellement, nous étudions les arrêts supplémentaires à Sainte-Musse dans le Var, mais si nous nous arrêtons à Sainte-Musse, cela prendra quelques minutes. Nous avons aussi des problèmes de régularité liés aux incidents. Nous sommes parfois obligés de mettre des détentes horaires dans les trains pour que le système fonctionne parce que le système est un réseau. Toutes ces raisons font donc qu'il y a effectivement des endroits où, incontestablement, les temps de parcours sont un peu plus longs. Je suis d'accord avec vous là-dessus.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur ?

Rémi QUINTON, association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

Bonjour, je suis Rémi Quinton pour l'association DEPART. Je voudrais rappeler – nous en parlons beaucoup dans l'actualité – qu'il y a quand même un grand sujet qui est la transition écologique. Pour nous déplacer, si nous ne voulons pas émettre de carbone, le train est fortement une solution à développer. Je voudrais reprendre l'idée de mon voisin sur le fait qu'aujourd'hui, la colonne vertébrale de ce département, pour se déplacer, c'est l'A8 et, pour rester sur le thème de la colonne vertébrale, il y a quelques semaines, il y a eu une belle fracture de cette colonne vertébrale avec l'accident de camion qui a eu lieu. Elle a eu une belle fracture, mais également des saignements parce que – si j'ai bien compris – des pollutions dues au contenu du camion qui a brûlé sont allées jusque dans les plages.

Je pense que nous ne pouvons clairement pas en rester à cette situation du « tout voiture ». Je pense aussi que, dans ce département, il est vraiment temps – peut-être certains vont-ils trouver que j'exagère – de faire du « tout ferroviaire », en tout cas du « tout transport en commun », et du « tout transport propre ».

L'association DEPART dit donc qu'il faut faire ce projet, qu'il faut faire tout ce projet des phases 1 et 2, ce qui veut dire aussi que nous n'oublions pas les phases 3 et 4. C'est d'ailleurs parce que

nous n'avons pas ces phases 3 et 4 que nous ralentissons aujourd'hui les TGV. En effet, ils circulent au milieu des TER. Si les TGV avaient leurs propres voies pour circuler, ce n'est même pas une question de vitesse, c'est juste qu'ils pourraient tous circuler en s'arrêtant dans les gares principales. De fait, ils mettraient déjà moins de temps. Aujourd'hui, c'est parce que les TGV circulent sur les mêmes voies que les TER que cela « fout le souk » dans les horaires des TER parce que quand un TGV est en retard, le TER est en retard, et quand le TER est en retard, le TGV est en retard, et il propage son retard sur tout le réseau. Il faudra donc ces lignes. C'est inévitable.

Aujourd'hui, c'est parce qu'il n'y a pas assez de TGV qu'il y a autant de gens qui prennent l'avion, et l'avion pollue énormément. Un avion émet du CO₂ et rejette des choses dans l'atmosphère qui font que celle-ci est moins respirable sur la promenade des Anglais qu'elle ne pourrait l'être s'il y avait moins d'avions. Si nous voulons ces phases 3 et 4, c'est aussi parce qu'elles permettraient qu'il y ait plus de monde dans les TGV. Je sais que ce n'est pas le sujet de la concertation, mais je tiens à réaffirmer que cela doit rester une perspective et que c'est la position de l'association DEPART.

Dans ce projet de phases 1 et 2, comme je l'ai dit, tout est important, mais je vais insister sur quelques aspects. Les quatrièmes voies à Antibes et Cannes sont évidemment importantes. Je reviens sur le point d'Antibes. Vous envisagez de refaire la passerelle avec votre projet, mais n'attendez pas 2033, faites-le dès que possible. Ce n'est pas un investissement énorme et, sur ce sujet-là, il est donc évident qu'il faut aller plus vite. Sinon, vous allez devoir refaire une passerelle temporaire, puis refaire la passerelle pour le projet à 4 voies. Faites-nous tout de suite une belle passerelle qui desserve les 4 voies à quai, et ce sera très bien.

J'insiste : toute la phase 2 devrait être accélérée, mais il y a des éléments de la phase 2 qu'il est vraiment indispensable d'accélérer. Ce sont cette quatrième voie en gare d'Antibes et le déplacement de la gare de La Bocca au Sicasil. J'affirme donc que la variante choisie par l'association DEPART est la variante Sicasil.

Nous sommes le département le plus « maltraité » dans le projet en phase 1. Il n'y a que la gare de Nice-Aéroport, mais pour le reste, nous sommes extrêmement mal traités. Hier, dans le Var, ils faisaient un *ratio* par habitant. Faites-moi un *ratio* par habitant sur la phase 1 du projet, et vous verrez que nous sommes les plus mal traités. Il est donc évident qu'il y a des éléments de phase 2 qui doivent passer en phase 1.

Comme je l'ai dit à d'autres réunions – mais je voudrais le rappeler ici – l'enveloppe financière prévue par le COI en phase 1 s'élève à 860 millions d'euros. Le projet que vous faites ici représente 735 millions d'euros. Les 125 millions d'euros de différence, merci de les utiliser pour la variante Sicasil et la réalisation de la quatrième voie à quai en gare d'Antibes.

En phase 2, l'écart est encore plus énorme. Le COI avait prévu 2,8 milliards d'euros, et vous avez fait un projet à moins de 2,4 milliards d'euros. Il y a 450 millions d'euros de différence. Vous avez donc de quoi faire des investissements complémentaires sur les Alpes-Maritimes et le Var.

Puisque nous en sommes au sujet du financement, je voudrais tout de même rappeler – même s'il y aura une mission de financement, je vais vous donner une piste – qu'un cinquième de la consommation du carburant en France est consommé en région PACA. C'est énorme parce que la région PACA, même avec les touristes, ne représente pas un cinquième de la population. Cela veut dire qu'un cinquième de la taxe carbone qui rentre dans les caisses de l'État est payé par les automobilistes de la région PACA ce qui veut dire que, depuis que cette taxe carbone a été instituée, les automobilistes de la région PACA ont déjà payé plusieurs fois le projet des phases 1 à 4.

C'est donc une piste que je vous propose pour la mission financement. L'État doit largement à la région PACA sa part de financement pour ce projet.

J'en viens maintenant à un point qui est un peu plus dur, et qui a déjà été abordé : la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse. Je voudrais tout de même rappeler que la logique d'un RER est d'interconnecter des lignes entre elles. Ce n'est pas d'avoir plein de petites lignes isolées, c'est d'interconnecter les lignes entre elles. À Paris, quand ils ont créé le RER, c'est ce qu'ils ont fait. Ils ont fait des tunnels pour relier des dizaines de lignes entre elles, et ils y sont allés à coup de centaines de milliards d'anciens francs à l'époque. Ils n'ont pas lésiné sur la dépense, et heureusement parce que l'Île-de-France sans RER, ce serait dramatique.

Par ailleurs, en Île-de-France, sur ce RER, ils vont même continuer à aller plus loin pour toujours continuer à supprimer des correspondances. C'est ce à quoi vise le grand Paris-Express. Il vise à proposer des déplacements de banlieue à banlieue sans correspondance. Ils y ont déjà consacré des centaines de milliards d'anciens francs. Ils vont y consacrer 25 milliards d'euros. Je pense donc

que nous concernant, pour une bifurcation à Grasse à 90 millions d'euros, le sujet financier ne me paraît pas un sujet s'agissant d'interconnecter des lignes.

Je dis donc vraiment oui à la dénivellation de la bifurcation de Grasse. Je ne crois pas aux alternatives consistant à isoler la ligne de Grasse qui, d'ailleurs, viennent la plupart du temps des riverains de la bifurcation.

Je pense qu'il faudrait davantage demander leur avis aux usagers. Je ne pense pas non plus que ce soit faisable, mais si c'est faisable, je ne pense pas que ce sera moins cher parce qu'il y aura sans doute des tas d'adaptations à faire. Ma grosse crainte, c'est que si nous le faisons, cela tuera la ligne. Comme un intervenant l'a déjà dit, cette ligne-là n'est pas impérissable. Elle est déjà morte une fois. Si nous faisons ce genre de choses, elle risque bien de mourir une deuxième fois, et ce serait vraiment dramatique.

Je voudrais dire que, concernant le fait de déniveler la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse comme vous le proposez, certes, dans votre projet, vous n'avez pas prévu d'augmentation de fréquence, mais c'est quelque chose qui reste possible. Évidemment, sous l'ouvrage de la bifurcation, vous n'avez pas mis de limitation à 2 TER par heure. Les 2 TER par heure viennent du fait que ce soit une ligne à voie unique, mais cela ne vient pas de la bifurcation. Si un jour, l'intérêt général ou la majorité des gens vous demandent plus de trains sur la ligne Cannes-Grasse, vous pourrez le faire, et cet ouvrage ne vous gênera pas pour le faire, au contraire. Typiquement, nous pourrions donc peut-être descendre à une desserte à 20 minutes sur la ligne de Grasse. Il n'y a peut-être qu'un seul évitement supplémentaire à faire pour cela, et il en a été question tout à l'heure.

Il ne faut pas opposer les deux, car les deux sont possibles. Je suis contre l'idée de faire perdre du temps aux usagers. On dit qu'il y aurait une correspondance quai à quai, mais je ne comprends pas trop parce que, quand nous sommes dans le sens Nice-Grasse, les trains circulent côté mer alors que la ligne de Grasse part côté terre. Qu'est-ce donc qu'une correspondance quai à quai ? Là, nous sommes plutôt sur une correspondance quai-passerelle-quai ou quai-souterrain-quai. Que deviennent alors les personnes à mobilité réduite ? Elles n'auront pas le temps, en 3 ou 5 minutes, de changer de quai. Cela signifie donc que nous excluons ces personnes-là du TER, et que nous leur disons qu'elles n'ont qu'à prendre le train suivant. Tout le monde a le droit de prendre le train et il est évident que, quand on est dans un même train, c'est beaucoup plus facile.

Il y a aussi une autre question qui se pose par rapport à ce sujet-là : si nous voulons faire cette correspondance quai à quai à la gare actuelle de Cannes-La-Bocca, cela veut dire que cette gare doit être maintenue. Cela fait donc un arrêt supplémentaire par rapport à ce que vous prévoyez, et j'ai du mal à imaginer qu'à 600 mètres de distance, nous ayons deux gares (le Bosquet et Cannes-la-Bocca), que nous en ayons une autre à 1,7 kilomètre. Je ne pense pas que les trains rapides s'arrêteront dans cette gare-là. Ce sont clairement des tas de sujets qui font que cette solution ne me paraît pas possible.

S'agissant de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, notre association se prononce pour la solution du terrier Marseille-Vintimille. Je pense qu'il serait intéressant que vous montriez les impacts relatifs de la variante terrier Marseille-Vintimille par rapport à l'autre variante parce que j'ai l'impression que, finalement, cette autre variante sert surtout à faire peur. Effectivement, vous empiétez beaucoup sur les fonds de jardins avec cette autre variante, tandis qu'avec la variante du terrier Marseille-Vintimille, c'est très léger, surtout si nous la combinons, par exemple, au fait que le boulevard de la Mer – toujours dans cette optique de moins polluer – deviennent une voie pour les modes doux (vélos, trottinettes, piétons). Finalement, il est très peu nécessaire d'empiéter sur les fonds de jardin.

Très clairement, nous sommes donc pour ce projet de bifurcation de Cannes-Grasse. Elle est très importante, et la suite du projet (les phases 3 et 4) doit vraiment être faite. Il faudrait que, dans la décision ministérielle qui va certes porter sur les phases 1 et 2, la Ministre vous dise qu'il faut lancer les phases de concertation sur les phases 3 et 4.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il y a beaucoup de choses. J'ai bien noté la prise de position sur les phases 3 et 4. Elle est effectivement assez claire.

Sur la passerelle d'Antibes, si nous voulons la faire plus vite, nous la ferons sur les crédits de SNCF Réseau. Je pense qu'il faudra que j'aie vu assez rapidement cette passerelle – même si ce n'est pas la même responsabilité – pour voir dans quel état elle est. Si nous la refaisons, ce sera certainement à l'identique. Est-ce que nous pourrions l'insérer dans la phase 1, et en profiter pour la prolonger et la régénérer ? Je ne pense pas que ce soit un enjeu financier énorme. Nous pourrions donc regarder ce sujet même si c'est plutôt connexe. C'est important, mais c'est un peu connexe au projet.

S'agissant de l'accélération de la phase 2, OK. Nous tiendrons compte de la demande qui est partagée par beaucoup.

Sur le sujet du budget et des économies, notre travail est effectivement de faire des économies à fonctionnalités identiques. Nous sommes payés pour faire un projet, trouver des économies techniques, tout en rendant le même niveau de fonctionnalités. C'est un peu ce que nous avons fait. Nous avons par exemple très clairement réduit la gare de Cannes-centre qui était, dans les anciennes études, en dehors des emprises, en revoyant des sujets assez techniques. L'ERTMS nous a justement aidés. Avec l'aide de SYSTRA, nous avons pu insérer le tracé des quais sous la dalle existante. Même si cela reste quelque chose de très lourd en termes de phasage, c'est quelque chose qui est envisageable alors que l'ancien projet de Cannes-centre débordait sur un boulevard au nord et était, à mon avis, totalement irréaliste parce qu'il y avait effectivement un impact très fort. Notre travail est donc de faire des économies.

Après, une fois que nous avons fait une économie, il faut s'adresser à l'État. Effectivement, c'est un peu le pari que j'ai fait. Je me suis dit que j'allais jouer le jeu. J'ai fait baisser les coûts en faisant mon travail de technicien. Peut-être cela crédibilisera-t-il le projet et que, du coup, l'État dira qu'il s'agit d'un projet qui n'augmente pas et que, comme il baisse, c'est un élément favorable pour qu'il passe parce que nous devons aussi convaincre l'État central. L'État local est assez convaincu, en général, mais c'est plutôt l'État central qu'il faut que nous convainquions. Faire des économies permet donc d'être plus crédible au moment de la mission de financement pour montrer que nous sommes capables d'optimiser le projet à fonctionnalités identiques.

Après, sur l'utilisation de l'enveloppe définie avant sur d'autres sujets, je ne crois pas que ce soit réalisable, mais ce sont les *lobbyings* des élus qui doivent reprendre ces arguments au-delà du maître d'ouvrage.

S'agissant du *ratio* par habitant, je ne pense pas que ce type de *ratio* (diviser les euros des infrastructures par habitant) permette de mesurer la qualité d'une mobilité.

Sur la logique RER, je partage votre point de vue en termes d'interconnexions. C'est totalement central.

Sur la ligne Cannes-Grasse, peut-être d'autres personnes vont-elles s'exprimer à ce sujet, mais je partage ce qui a été dit. Je ne vais pas tous les évoquer ici, mais il y a plusieurs sujets d'attention.

Il y a celui des correspondances. Là où je vais peut-être donner une première piste, c'est qu'il est tout à fait vrai que l'augmentation de la fréquence de Cannes-Grasse ne dépend pas de la bifurcation, mais du problème de la voie unique, c'est-à-dire que si nous voulons augmenter la fréquence, il n'y a pas de secret, il faut créer des équipements supplémentaires ce qui nécessitera d'aller voir les riverains (avant Mouans-Sartoux) en leur disant que nous allons aller sur leurs jardins, sur leurs maisons. C'est comme cela que nous augmenterons la fréquence et ce, que la ligne soit raccordée à la bifurcation ou pas. C'est évidemment totalement non lié à la bifurcation.

Si nous voulons passer à 4 trains par heure – nous avons fait des études –, il faudra très probablement doubler la ligne du début à la fin. Cela a d'ailleurs été envisagé dans les phases précédentes de la LNPCA. Il avait été envisagé de doubler la ligne. Ce n'est donc pas impossible. Là où je suis effectivement d'accord avec vous, c'est que le problème de l'augmentation de la fréquence de la ligne ne dépend pas vraiment de la bifurcation, mais du doublement de l'infrastructure et du système de voie unique. Si nous doublons la ligne, ce sera autre chose, mais là, je me retire. Je suis maître d'ouvrage du réseau ferré national, je ne suis pas maître d'ouvrage de la voirie, c'est un autre sujet. Je pense que la ligne Cannes-Grasse est dans le périmètre du ferroviaire. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes dans une zone périphérique de banlieue où, en 2019, nous avons environ 2200 ou 2300 voyageurs par jour. La ligne a été fermée pendant un an et, depuis la réouverture, nous sommes passés au-dessus de ce qu'il y avait avant en termes de fréquentation. Il y a donc bien une augmentation du trafic que vous voyez là, du nombre de voyageurs de Cannes-Grasse. Nous sommes donc bien dans une ligne qui est pertinente.

Si vous regardez d'autres lignes, cela baisse. Là, nous l'avons rouverte. Pour 50 millions d'euros qui ont été injectés par la Région et par l'État – je crois que la SNCF a participé aussi, ainsi que le Département –, nous voyons que cela fonctionne. Nous avons effectivement plus de fréquence. Pour cette ligne l'interconnexion fonctionne. Il n'y aura pas 0 investissement puisque nous allons rajouter l'ERTMS en 2025. Nous allons encore améliorer la robustesse, et tout cela ira dans le bon sens.

Peut-être pourrions-nous donner des comparaisons ? Vous avez là un exemple de tableau. Ce n'est pas exactement pareil, mais cela vous donne une idée de tronçon de ligne – à voie unique ou pas, d'ailleurs – un peu semblable avec soit une zone de ville-centre, soit une zone de périphérie ou d'agglomération périphérique. Nous sommes un peu dans ce type de schéma. Nous l'avons fait

rapidement puisque je ne réponds sérieusement qu'à la demande pour laquelle nous avons quelques éléments. Les chiffres sont différents, et il faut les « prendre avec des pincettes », mais vous voyez que la ville de Grasse et son agglomération sont bien supérieures à ce que nous appelions « villes périphériques » aux alentours. Là, vous avez la ville-centre qui est plus grosse que la partie Cannes – tous les chiffres ne se ressemblent pas –, mais vous avez raison : là, nous sommes effectivement plutôt en dessous du nombre de trains par jour, et l'augmentation de la fréquence se justifie. Cela veut donc dire que le train est pertinent et qu'il ne faut pas fermer la ligne. Il faut le développer, aller plus loin, et c'est quelque chose qui va dans le bon sens.

La transformation de la ligne en autre chose que du chemin de fer – et là, je prends un peu position – n'est pas une bonne idée d'après moi. Je pense qu'il faut garder le chemin de fer sur cette ligne parce que nous sommes dans la zone de pertinence du train. Il y a des villes en région parisienne qui sont beaucoup moins densifiées autour de la ligne que Cannes-Grasse. Il y a tout de même du monde. Pas à la fin, mais dans les premières parties, c'est tout de même assez dense. Nous sommes donc vraiment dans la zone de pertinence du train, et nous sommes, à mon avis, dans une pertinence connectée.

Je ne vais pas faire l'étude ici, mais il y a des sujets importants de différentiel de coûts d'exploitation quand vous séparez les liaisons. Nous regarderons cela plus précisément.

Il y a évidemment les sujets d'installations complémentaires parce que même en restant à 2 trains par heure, il faut regarder les croisements, et il faudra certainement des voies doublées jusqu'à La Bocca. Je ne veux pas répondre en l'air, mais nous allons regarder cela plus précisément pour vous dire ce que cela impliquerait en gardant la fréquence actuelle – ce qui était une des demandes –, mais aussi en l'augmentant. Nous ferons ce type d'analyses.

Quant à couper complètement la ligne pour en faire autre chose, je n'y crois pas. Je crois au chemin de fer, mais c'est un autre sujet. Je ne pense pas que ce soit la tendance de la Région ni même de l'État central ou du rapport Philizot que de fermer les lignes, surtout quand elles connaissent une telle croissance et que l'on vient d'y consacrer 50 millions d'euros.

Voilà mon sentiment, mais nous allons tout de même vous répondre plus sérieusement que cela et plus précisément.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Il y avait une question par ici. Monsieur ?

Jean-Pierre LORGNET, usager TER, et membre du SID (Syndicat d'Initiative de Défense) de La Bocca

Bonsoir. Je suis Jean-Pierre Lorgnet, et je me présente comme un usager abonné du TER. J'entends répondre à l'association DEPART pour ses propos précédents. Grâce à SNCF Réseau, nous avons pu mener une réunion très intéressante le 8 octobre dernier.

Mes premiers propos s'adressent à Monsieur Quévremont pour le féliciter de la tenue des débats. J'ai pu regarder la présentation de Monsieur Illes à tous les débats dans les Alpes-Maritimes, y compris aux ateliers thématiques dans le Var. Je remercie également vraiment aussi bien Monsieur Guyot, que Monsieur Legrand, Monsieur Illes et le cabinet Nicaya pour la qualité de la conduite des débats, et je ferais références, pour les Niçois qui sont ici, à un débat qui a eu lieu il y a un peu moins de 20 ans sur le port de Nice. Je peux vous dire que nous étions bien moins apaisés, et que c'était beaucoup moins constructif que ne l'est le débat ce soir.

Pour en revenir à la situation, je veux vous faire part de mon avis. Je suis vraiment un usager du quotidien, et je vais vous raconter mes dernières 48 heures parce qu'elles sont très simples, et qu'elles ont validé, en effet, dans les propositions qui nous sont faites ce soir, tout l'intérêt de celles-ci. Je vais m'adresser bien entendu également aux premiers propos sur Biot.

Je prends le train le matin, soit à hauteur de la gare du Bosquet, soit à hauteur de la gare de La Bocca. Mon intention était de vraiment connaître tous les usages. Je prends le train à 6 heures 13 à La Bocca. Je monte à 6 heures 30 à Mouans-Sartoux. À Mouans-Sartoux, je change de quai, et je prends le 6 heures 34 qui va vers Vintimille. Depuis le 18 juin dernier, pas une fois je ne me suis empêché de m'adresser et d'auditer un passager. Ces passagers, je connais leurs attentes et, pour reprendre les propos de Monsieur Ranvoisy, je sais ce que c'est que, pour ces gens-là, une correspondance, et ce qu'ils attendent en effet d'une correspondance. Pour vous rassurer, au travers de la contribution, je propose qu'un bureau d'études soit en mesure de faire des audits des voyageurs comme je les ai menés, en face à face afin de connaître les attentes réelles de ces usagers.

Je pense notamment à cette professeure de collège qui souhaitait quitter Nice pour s'installer à Mouans-Sartoux dans l'espoir d'intégrer le collège La Chenaie. Pour le moment, elle est à

Saint-Laurent-du-Var. Je pense aux étudiants qui étaient ce matin dans le train avec moi, qui venaient de Grasse et qui allaient à destination de Nice, et que j'ai en effet interrogés sur cette rupture de charge prétendue sur un quai à quai et sur le fait de traverser un quai. Je vous invite, association DEPART, ainsi que Monsieur Pellegrini du Parti communiste à vous rendre sur place. C'est un quai de 110 mètres de long au nord de la gare de La Bocca que nous souhaitons voir étudié. C'est juste cela.

Enfin, hier soir, j'ai pris le dernier train – parce que cet élément est important – à Saint-Augustin. Il était 22 heures 07. C'est le dernier train dans la semaine pour rejoindre Cannes. J'ai pu rencontrer en effet une famille de Danois qui arrivaient à l'aéroport et qui avait Cannes pour lieu de villégiature toute la semaine. Grâce à un plan de Cannes, j'ai fait leur pré-accueil. Nous étions en effet dans un train très sûr, très confortable, et nous avons été parfaitement transportés dans de bons délais, exactement comme je suis transporté dans de très bons délais par un TGV. Lorsque nous montons, en effet, à 20 heures 38 en gare de Cannes, nous sommes à 21 heures 06 en gare de Nice après nous être arrêtés à Antibes, et cela se passe tous les soirs.

Il ne faut donc pas dire que le TGV, c'est demain et qu'il faut préparer les choses. L'important – et je le répète ce soir –, c'est en effet pour les sections Antibes-Cannes de qualifier à 4 voies à quai les gares de Cannes et d'Antibes afin d'assurer cette fiabilité et cette robustesse du réseau.

Pour le reste, j'entrerai un peu dans les détails de la contribution que j'ai proposée. Je souhaite que soit vraiment étudiée en gare de Grasse la possibilité de stocker 5 trains puisqu'il y a 3 voies à quai. J'ai ici les bulletins de retard, tout à fait anecdotiques, d'hier et d'aujourd'hui. Ce matin, pour une panne d'aiguillage ou un défaut d'alimentation des traits, les trains n'ont pas pu partir de leur dépôt de La Bocca. Imaginez simplement qu'à l'heure de pointe, les 5 trains stockés en gare de Grasse vont faire la liaison de dépannage suite à cette panne inopinée. Et nous nous retrouverons dans la situation que nous avons connue. Je pense au 11 septembre dernier où ce scénario s'est déjà produit. Contrairement à ce qui peut être indiqué, nous ne sommes pas à Paris, nous ne sommes pas avec des mouvements de foule. Les gens sont, certes, compressés comme ils le sont le soir, mais cela ne se passe pas du tout dans de mauvaises conditions.

C'était le témoignage que je voulais apporter. Je ne veux pas être plus long. Pourquoi ? Parce que cette contribution a été apportée. Je suis tout à fait prêt, ainsi que le SID, sur place, à être vraiment un relais d'opinion et à recueillir tous les avis afin de que toutes les voix se soient exprimées. En

tant qu'usager, j'essaie d'exprimer toutes les voix, et non pas uniquement la mienne qui est celle d'un simple usager du train au quotidien.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

D'accord. Je confirme que nous avons pris votre contribution de manière détaillée.

Je voudrais juste donner un élément d'éclairage sur la diapositive qui montre un peu les données qui viennent de la Région. Vous avez la répartition des destinations des gens qui utilisent la ligne Cannes-Grasse. C'est un élément de réflexion actuel, c'est-à-dire que les chiffres que nous vous avons montrés tout à l'heure sont à peu près cela. 95 % des gens qui viennent de Cannes-Grasse vont au-delà du Bosquet soit sur Cannes, soit au-delà. C'est la situation d'aujourd'hui. Il y a donc très peu de gens qui descendent entre Cannes et le Bosquet. Ce ne sont pas uniquement des données SNCF Réseau, ce sont des données régionales. C'est un élément d'éclairage aussi pour regarder la pertinence d'une solution ou d'une autre.

Comme je l'ai dit, il y a des solutions techniques de quais, etc., mais au-delà de cela, il y a la pertinence du système. Nous avons vu que la fréquentation augmentait. Nous voyons où vont les gens. Ce sont des éléments d'éclairage et nous nous appuyerons évidemment aussi là-dessus pour répondre à la proposition.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Monsieur, je crois ?

De la salle, un intervenant membre du SID (Syndicat d'Initiative de Défense) de La-Bocca

Bonsoir, Messieurs Dames, bonsoir Monsieur Quévremont et tous les organisateurs, Monsieur Illes et toute votre équipe. Je me répète un peu. Honnêtement, le SID (Syndicat d'Initiative de Défense) de La Bocca a participé à pas mal d'ateliers. Suite à la réunion du 24 septembre dernier, et au vu des personnes qui s'étaient déplacées à la Réunion de Cannes, je n'avais pas vu beaucoup de représentants des habitants de La Bocca, c'est-à-dire des gens qui sont concernés au quotidien par ce qui se passe devant chez eux. J'ai été interpellé par de nombreuses personnes à La Bocca qui nous ont dit : « *La position que vous avez tenue au sein de la nouvelle gare et de la nouvelle arrivée*

ne tenait pas compte de l'ensemble ces Boccassiens». Après réflexion, je me suis dit qu'il fallait que nous leur donnions la parole. Il faut que tout le monde soit entendu. J'ai donc décidé d'organiser, avec le bureau bien sûr, une réunion à laquelle – je ne vous le cache pas – il y avait beaucoup de monde (253 personnes). Je crois que c'est l'une des plus grandes réunions qui aient eu lieu dans les Alpes-Maritimes. Je ne vous cache pas que nous avons été fiers de ce résultat, parce que, grâce à l'aide du projecteur et de votre participation, le but était de faire comprendre à un maximum d'habitants concernés par cette ligne les informations que nous pouvions leur donner. Il était important de passer les informations, mais il fallait aussi tenir compte des problèmes que cette nouvelle ligne ou la bifurcation, etc. allaient générer.

Personnellement, en tant que Président du SID, j'ai toujours eu cette notion d'essayer de sortir une synthèse des choses. Comme vous avez pu le constater, Monsieur Illes, la synthèse est que, pour le Sicasil, 90 % des Boccassiens pensent que c'est la bonne position. Là-dessus, le SID soutiendra donc la nouvelle gare du Sicasil et, comme le disait Monsieur Illes, nous en donnerons le nom en temps voulu.

S'agissant de la bifurcation, honnêtement, elle m'ennuie un peu parce qu'à travers cette bifurcation, la correspondance est tout de même un mot dont on a toujours parlé dans toute la France. Aujourd'hui, ce mot ennue un peu les porteurs de projet. Personnellement, je veux que nous restions sur de la correspondance, et il faut bien savoir qu'à travers cela, c'est tout le paysage et toute la partie du boulevard de la Mer que nous ne voulons pas gâcher. Je ne vous cache pas, Messieurs, que cette ligne serait une catastrophe pour moi. Si je pouvais enterrer cette ligne, je l'enterrerais depuis le début de La Bocca jusqu'à la sortie de Cannes. Je sais qu'il faudrait de gros moyens, mais le SID se battra pour que cette bifurcation n'ait pas lieu. Je pense que nous partirons sur une correspondance, car nous estimons que cela correspondra vraiment au projet que nous voulons à La Bocca. Cela veut dire : la grande gare au Sicasil, la correspondance à la petite gare de La Bocca.

Croyez-moi, Monsieur, votre projet sera une véritable réussite parce que pour le reste, franchement, il nous convient très bien : tout ce qui va se passer à Cannes, tout ce qui va se passer à Antibes. C'est le seul petit souci qui me paraît peut-être important pour le SID, mais nous défendrons cette position. Le SID ne reculera pas là-dessus, après la synthèse. Je vous le dis honnêtement, et je le dis également au garant. J'espère que nous serons entendus. Cela nous paraît franchement

important, Monsieur, parce que nous voulons que ce projet aille au bout. Il faut bien comprendre que nous sommes pour l'ensemble du projet. Il n'y a que cette bifurcation qui nous dérange. Je ne veux pas la suppression du train. Nous nous sommes battus pour l'obtenir, et je sais que de nombreuses personnes se sont battues pour l'obtenir. Nous pouvons maintenir cette ligne Cannes-Grasse. Nous pourrions même certainement la développer s'il le faut, l'accompagner, etc., mais il faut vraiment que vous réfléchissiez à la bifurcation, Monsieur Illes, et que vous puissiez travailler dans ce sens-là en essayant de ne pas abîmer ce que j'appelle la « banane » de La Bocca. Il y a la banane à Cannes, et je ne vous cache pas que j'aimerais que la banane de La Bocca voie le jour un jour.

Il est donc très important pour nous que vous puissiez tenir compte de cela dans vos études.

Je vous remercie pour votre écoute et pour tout le travail que vous avez fait.

Vanessa FEUILLASSIER, vice-présidente du SID (Syndicat d'Initiative de Défense) de La Bocca

Bonsoir. Je suis Vanessa Feuillassier, vice-présidente du SID de La Bocca. Si nous ne voulons pas de cette bifurcation – et je suis d'ailleurs étonnée de ne pas le voir dans votre compte rendu de concertation –, c'est aussi parce que cette bifurcation entraînerait la destruction du parking de la clinique du Méridien, à La Bocca. D'après ce que nous avons relevé la dernière fois, la directrice de la clinique du Méridien disait que, suite à cette bifurcation, il y aurait un risque de retirer tout le parking. Du coup, humainement parlant, s'il n'y a plus de parking, il n'y a plus de patients. Je voulais juste remettre cette information par rapport à ce qui a aussi été abordé dans la salle, notamment. Je pense que c'est important.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur l'intervention de Monsieur, je répondrai par écrit. Il y aura une analyse de la demande, et nous ferons une réponse, le temps de regarder tous les sujets qui concernent cette proposition.

Sur le sujet plus précis, je voudrais juste rappeler quelques éléments parce que je pense qu'il y a un petit sujet de surdimensionnement des impacts. Là, vous voyez un premier schéma qui montre au milieu ce qui appartient à SNCF Réseau, et en vert ce qui appartient à la ville de Cannes. Cela n'appartient donc pas à des propriétaires privés. Ce qui est en pointillés jaunes, ce sont les emplacements réservés. Vous avez des zones en rouge qui sont sur des emplacements réservés, c'est-à-dire qu'elles sont susceptibles d'être retenues pour un projet (un projet de parking), et vous

voyez qu'il y a déjà plein de fonds de jardins que nous devons acquérir, mais que nous ne devons pas acquérir auprès de propriétaires privés. Nous devons les acquérir auprès de la mairie de Cannes. Après, que les gens l'utilisent aujourd'hui pour d'autres fonctionnalités, c'est possible, mais nous sommes dans cette situation, pas partout puisque vous voyez qu'il y a aussi des propriétés privées, mais elles sont dans les zones d'emplacements réservés. C'est le premier point.

En ce qui concerne la clinique du Méridien, elle est ici. En fait, dans cette zone-là – ce n'est pas tout à fait vrai pour cette maison-là, mais c'est vrai pour elle –, il y a le rétablissement de la dalle de Marseille-Vintimille, ce qui veut dire que ce qui toucherait la clinique du Méridien pendant les travaux, ce serait 4 ou 5 places de parking ici. Quand la dalle sera faite, tout pourra être restitué. Après les travaux, il n'y aura donc aucun impact.

Il faut donc aussi rétablir la vérité. Peut-être que la personne n'avait compris. Peut-être ne l'avions-nous pas assez bien expliqué. C'est possible. Quand nous avons le détail des sujets, à cet endroit-là, nous avons également regardé les cotes maison par maison. C'est assez différencié. Il y a des cotes un peu plus importantes à partir de Montmajour. Là, vous avez l'endroit au niveau de la clinique du Méridien. Vous avez actuellement la limite de l'existant par rapport aux emprises ferroviaires, c'est-à-dire la propriété foncière. C'est 23 mètres. Demain, ce sera 23 mètres. Au niveau de l'axe de la voie existante, aujourd'hui, c'est 28 mètres, et demain, ce sera 27 mètres. Il y aura un mètre de moins. Je veux bien que nous regardions les impacts, mais à un moment donné, couper une ligne et avoir 2 ou 3 millions d'euros de coût d'exploitation par an – même s'il n'y a pas que ce sujet-là –, pour ce sujet-là, cela ne me paraît pas un impact gigantesque. Il y a un mètre de large qui est perdu. Peut-être est-ce notre faute parce que nous n'avons pas été assez précis non plus, mais nous allons rentrer dans ces détails et ces éléments seront regardés.

Après, il y a une deuxième demande qui a été citée tout à l'heure, et à laquelle je vais quand même répondre. Des riverains de la ligne nous ont dit qu'ils étaient dans la zone où la tranchée commençait à remonter. À cet endroit, les trains apparaissent, dans le bruit, et ils auraient effectivement les nuisances. Nous avons une demande que nous n'allons pas faire qu'analyser, mais que nous allons étudier dans le détail et qui consiste à regarder si nous pouvons réellement prolonger – on nous disait « enterrer » – effectivement la partie souterraine, plus loin, au maximum avec des dérogations techniques que nous allons regarder un peu plus, parce que cette demande permet de maintenir le train en fonctionnement. On nous a donc demandé si nous pouvions

continuer à enterrer la ligne un peu plus loin. Comme cela, évidemment, les maisons qui sont devant seraient moins impactées. Évidemment, même en allant plus loin il y a d'autres maisons plus loin qui seront touchées et nous revenons à la case départ. Avec des dérogations, nous avons regardé un peu. Nous avons des problèmes d'enchaînement de pentes et de relation sur les profils. Nous sommes un peu dans le détail. Nous avons regardé l'abaissement de la hauteur de la tranchée couverte.

Et puis nous pouvons aussi remodeler un peu le coffre de la tranchée couverte d'un mètre. Nous sommes encore en dessous du profil des rails, et nous arrivons à gagner 75 mètres. Cela veut dire que la résidence de Montmajour qui est là n'est plus du tout concernée. Celle-là l'est encore à moitié. Si nous acceptons d'aller un peu plus haut, il y a ce deuxième immeuble qui n'est plus concerné. Vous voyez que nous avons des réponses d'approfondissement technique pour essayer de diminuer l'impact. Nous allons regarder. Ce sont des demandes qui ont été faites aussi lors de la réunion de La Bocca. Nous allons le regarder aussi de manière un peu plus détaillée pour pouvoir donner une réponse sérieuse à cela.

Nous avons donc déjà des éléments qui permettent d'améliorer la situation. Voilà aussi une réponse que nous allons faire. Il y a des endroits où les impacts – peut-être par notre faute – ont été surestimés. C'est clairement le cas au niveau de la clinique du Méridien d'autant plus que les terrains concernés appartiennent à la ville de Cannes. Nous n'exproprions en rien la clinique. Tout cela sera important dans le choix, nous allons donc l'étudier, et nous allons également analyser la solution alternative.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Madame ?

Laurence DEPORTES-JENNINGS, association « Basta Ligne Nouvelle Biot »

Excusez-moi de reprendre la parole, mais j'aimerais que, dans la réponse que va donner Madame Borne, Ministre des Transports, soit inscrit qu'à l'encontre des idées de Monsieur Quinton, nous ne souhaitons pas acter les phases 3 et 4 de manière anticipée puisqu'elles ne font pas partie de la DUP. À chaque étape suffit sa peine. Merci.

Rémi QUINTON, association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

J'ai demandé à ce qu'il y ait une concertation sur les phases 3 et 4, et non pas à ce qu'elle les accepte.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Y a-t-il d'autres questions ou interventions que vous souhaiteriez formuler ? Monsieur Lorgnet ?

Jean-Pierre LORGNET, usager TER, et membre du SID (Syndicat d'Initiative de Défense) de La Bocca

Oui, je vais compléter les propos de Monsieur, puisque nous sommes vraiment d'accord au sein du SID pour être la force interlocutrice pour la SNCF. Je pense que vous pouvez en effet déployer beaucoup de moyens pour interroger les riverains, mais sachez que nous pouvons le faire puisque nous avons un contact direct avec eux, et que nous le ferons vraiment – et nous vous en remercions encore – sur la base de documents que vous nous produisez. Là, vous nous montrez en effet ces vues, c'est très clair. Le seul point que je voulais évoquer à propos de la clinique du Méridien, ce sont ces circulations de voitures entre le nord et le sud, et les différents franchissements puisque de nombreuses voitures partent vers le sud ou le nord.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. S'il n'y a pas d'autres interventions, je propose donc à Monsieur Quévremont - dont nous avons prévu qu'il clôture la séance - de prendre la parole.

INTERVENTION DU GARANT

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

Avant que je ne termine mon travail de garant, pourriez-vous rendre explicite l'heure de la fermeture du site internet le 18 octobre prochain ? J'ai cru comprendre que vous acquiesciez sur minuit, mais je ne l'ai pas vu de manière explicite, et je pense que cette question a été posée.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je délègue la réponse à Stéphane Saint-Pierre.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Ce sera samedi parce qu'il n'est pas sûr que nous manipulions le site à minuit. Formellement, c'est à minuit, mais il est vraisemblable que ce soit un peu plus tard.

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

Nous ne vous demanderons pas à quelle heure ce sera samedi prochain. Merci.

Je vais peut-être faire un petit retour en précisant la règle du jeu du retour. Je dois rendre un rapport à la Commission nationale du débat public. C'est l'usage. Ce rapport sera joint au dossier d'enquête publique s'il y a enquête publique. S'il y a des concertations complémentaires entre les deux, il faudra que je le complète. En même temps, le maître d'ouvrage doit rendre un compte rendu de cette concertation puisque c'est lui qui en est responsable sur le plan de l'organisation.

En anticipant un tout petit peu sur ce point, je vais vous donner quelques éléments, et je vais commencer par une note d'ambiance qui ne va pas être contradictoire avec ce qui s'est passé aujourd'hui et avec ce qui a été dit sur cette concertation. Je trouve qu'elle a été assez fluide, c'est-à-dire que, d'une manière générale, il y a eu des échanges entre le public et le maître d'ouvrage avec des réponses de ce dernier spontanées, directes, et qui rendent cette concertation beaucoup plus féconde. Cela ne veut pas dire que tout le monde est d'accord – bien entendu –, y compris au sein du public, et nous l'avons vu aujourd'hui. Il y a forcément des différences d'opinions, mais en termes de fonctionnement de la concertation, surtout pour ceux qui se rappellent 2016 dans ce département, nous notons effectivement beaucoup de différences.

Le garant veille à l'information et à la participation du public, je vais donc faire un premier point sur l'information. Il y avait plusieurs enjeux d'information du public au début de la concertation, et le

premier enjeu était de vérifier que le public avait bien compris la modification profonde des priorités que les phases 1 et 2 après le rapport du Comité d'orientation des infrastructures avaient introduites dans le projet. Il était important qu'il n'y ait pas de malentendu là-dessus. Je sais – parce que je l'ai vu – que, dans un certain nombre de cas – et nous avons aussi été dans ce cas ce soir –, il y a des questions qui ont perduré : est-ce nous nous concertons vraiment sur les phases 1 et 2 ? Quid des phases 3 et 4 ? Etc. Mais globalement, à l'échelle de la région, je pense que la compréhension du fait que les priorités dans l'agencement du projet avaient changé a été correctement perçue.

Il y avait un deuxième enjeu d'information, c'est qu'il allait y avoir des points qui devaient être discutés de manière vraiment très précise. La bifurcation de Cannes-Grasse en était un, et il y en a d'autres dans le projet, et il était important de mettre en œuvre très tôt les échanges sur ces points. C'était la proposition du maître d'ouvrage sous forme d'ateliers prioritairement orientés vers les riverains et je m'aperçois que, dans la majorité des cas, cela a fonctionné. Dans un certain nombre de cas, cela a abouti à proposer des variantes au maître d'ouvrage, et c'est le cas pour ce qui est de la bifurcation. Je ne parle pas, pour l'instant, de la déconnexion des éléments.

Cette phase d'information, globalement, je trouve donc qu'elle a globalement bien fonctionné.

Sur la participation du public, vous avez vu comme moi les chiffres tout à l'heure. Il y a effectivement moins de monde, et nous l'illustrons ce soir. Quand on est habitué aux débats publics ou aux concertations, nous savons qu'il n'y a rien de plus mobilisateur que l'opposition à un projet. Ce projet, réorienté par le Gouvernement et par le maître d'ouvrage a suscité beaucoup moins d'oppositions que la fois précédente. De mon point de vue, il n'est donc pas illogique de constater qu'il y a moins de monde.

Ce qui est important, de mon point de vue, c'est que chaque sujet important ait été discuté de manière contradictoire et de manière suffisante pour que les décisions publiques, après, qui ne relèvent pas de la concertation (qui sont faites après) puissent être prises en toute connaissance de cause. Sur les Alpes-Maritimes, je crois que c'est le cas.

Il y a quand même une déception que je ne cache pas. Vous avez vu tout à l'heure les chiffres sur les ateliers : 32 personnes pour 3 ateliers ce qui fait une moyenne de 11 personnes par atelier. Ce n'est pas beaucoup. Ces ateliers résultaient d'observations du garant la fois précédente qui se disait

que certaines questions étaient importantes pour le public comme celle du financement, le socio-économique, la saturation ferroviaire, les questions d'environnement et les projets alternatifs. Il y a eu une demande là-dessus. Cela a été repris par la Commission nationale du débat public, sauf sur les projets alternatifs et le financement sur lequel je reviendrai. Pour cette concertation, SNCF Réseau a accepté d'en faire des ateliers. Ils ont fait un travail pédagogique approfondi. Sur deux ateliers, ils ont fait venir des spécialistes parisiens. Il est un peu décevant de constater cela. Peut-être y a-t-il des questions qu'une partie du public peut considérer comme derrière lui – sur la saturation ferroviaire, peut-être – ou qui sont très techniques comme la socio-économie, toujours est-il qu'il y a un sujet qui va rester, c'est le sujet d'environnement. Nous en avons parlé aujourd'hui sur les inondations. Nous en avons parlé sur le bruit, et il y a là une déception que je ne peux pas complètement cacher.

Sur les suites de la participation, Monsieur Illes a dit qu'il donnerait une réponse écrite sur la proposition qui a été faite et venant d'une partie du public de déconnecter l'embranchement de Cannes-Grasse, soit pour le déconnecter d'un point de vue ferroviaire, soit pour faire autre chose. Lorsque cela a été formulé la première fois, il était question de bus à haut niveau de service ou de tramway. Vous avez entendu comme moi l'engagement de Monsieur Illes de répondre à ce point-là par écrit. Il y a un autre cas dans le département du Var, nous en avons parlé hier soir. Je voulais juste dire qu'en 2017, après le drame de Sivens, le Gouvernement a essayé de pousser un peu plus loin les logiques de concertation, et qu'un certain nombre de grands maîtres d'ouvrage, dont SNCF Réseau, ont signé une charte de la participation qui est disponible sur le site du ministère de la Transition écologique et solidaire qui précise que lorsqu'il y a des propositions émanant du public, le maître d'ouvrage doit les considérer sérieusement et argumenter s'il ne les retient pas. Cette façon de faire se situe, pour moi, dans le cadre de cet engagement. Je pense qu'il ne faut pas le brandir à chaque fois. Le dialogue normal de questions/réponses dans les réunions en tient lieu, mais il y a quelques sujets sur lesquels, même une fois la concertation finie, il peut être important de formaliser la réponse.

Mon dernier point concerne les concertations à venir. Je partage ce qui a été dit par le maître d'ouvrage : il y a des points sur lesquels la concertation reste un peu « sur sa faim », et en particulier s'agissant des pôles d'échanges multimodaux autour des gares. L'argument de SNCF, et localement employé, est de dire qu'à partir du moment où ils ne savent pas où sera la gare, ils ne peuvent pas faire le projet de pôle multimodal. Cet argument est fondé, mais il reste que nous

imaginons difficilement que le maître d'ouvrage aille à l'enquête publique sans préciser la façon dont va fonctionner l'environnement d'une gare. Comme il y a un principe de concertation continue, il doit y avoir, de mon point de vue, un complément de concertation sur ce point. Je dis cela pour Cannes-La-Bocca. J'ai noté qu'il y avait tout de même eu des échanges, peut-être pas complets, mais très fournis sur Nice-Aéroport lors de la réunion du 10 septembre dernier. Là, il y a une dissymétrie entre les deux.

Il y a donc cette question des pôles d'échanges multimodaux, il y a la question du bruit – Monsieur Illes en a parlé tout à l'heure –, il y a la question des phases de chantier qui est beaucoup plus importante sur Marseille que dans les Alpes-Maritimes ou dans le Var. Il faudra voir comment cette concertation s'organise. Cela peut être l'un des sujets du Collège des acteurs que le maître d'ouvrage a annoncé. Ce n'est pas forcément une concertation qui prendra les mêmes formes qu'ici. Elle aura plutôt une forme locale. Il n'y aura peut-être pas tous les lieux dans le même calendrier, mais il est important qu'elle puisse avoir lieu.

Je vous remercie de votre attention, et la suite appartient au maître d'ouvrage, à l'exception de la réunion de demain sous la même forme dans les Bouches-du-Rhône.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je voudrais juste dire que cela n'appartient pas qu'au maître d'ouvrage. Il faut le préciser. Le projet est un projet partenarial avec des cofinanceurs, avec la Région, le Département, et avec la contribution du public. S'il y a bien un projet qui n'est pas uniquement piloté par le maître d'ouvrage, c'est bien celui-là. Il est fini le temps – et je ne sais pas s'il a existé – où la SNCF décidait seule des projets. D'ailleurs, ce n'est pas du tout ce que je ressens. Comme je le dis toujours, nous sommes maîtres d'ouvrage techniques, mais les schémas fonctionnels sont issus des partenaires, la concertation se fait avec le public, et les premières ébauches de décisions ne seront pas celles du maître d'ouvrage. Ce seront celles qui seront coconstruites dans les mois qui viennent.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Merci. Merci pour votre participation, merci pour vos contributions. Bonne fin de soirée, et vous avez donc jusqu'à vendredi soir pour nous faire part de vos dernières réflexions. Merci. Bonsoir.

La réunion se termine à 21 heures 20.

SNCF Réseau

Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mission LNPCA

Les Docks – Atrium 10.5

10 Place de la Joliette – BP 85404

13567 MARSEILLE CEDEX 02

