

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE NICE, 18 JUIN 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 28/06/2019

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



DATE ET LIEU

18 juin 2019, à 19 heures	Nice, Hôtel du Département, 10 rue de la Préfecture
---------------------------	---

INTERVENANTS

Animation	
Stéphane SAINT-PIERRE	Cabinet Nicaya Conseil - AMO Concertation
SNCF Réseau	
Jean-Marc ILLES	Chef de Mission LNPCA
Nicolas GUYOT	Directeur des études LNPCA
Roland LEGRAND	Directeur des gares nouvelles
Bernard COUVERT	AMO SNCF Réseau
Garant de la concertation	
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Elus	
Philippe TABAROT	Vice-président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
Charles-Ange GINESY	Président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes
Thierry OCCELLI	Vice-président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	4
INTRODUCTION	5
PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR	13
PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS	21
ECHANGES	29

La réunion s'ouvre à 19 heures 15.

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

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et messieurs, bonsoir. Bienvenue pour cette réunion d'ouverture de la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur dans les Alpes-Maritimes. Nous avons trois réunions d'ouverture : une dans les Bouches-du-Rhône, une dans le Var – elle s'est tenue hier – et une dans les Alpes-Maritimes :

Je me présente : je suis Stéphane SAINT-PIERRE du cabinet Nicaya. Nous accompagnons SNCF Réseau dans toute cette phase de concertation pour une durée de 4 mois (jusqu'à mi-octobre). Dans cette phase, nous allons vous présenter le projet.

Vous aurez la possibilité de vous exprimer à différentes occasions sur différentes thématiques.

J'aurai en charge l'animation de cette réunion d'ouverture qui se déroulera en trois séquences :

- une première séquence qui sera introductive, par différents élus, que je vais vous présenter, et par le garant de la concertation ;
- une deuxième séquence de présentation des principaux éléments du projet par SNCF Réseau ;
- une troisième séquence d'échanges à travers les questions et les interrogations que vous pourrez formuler, et les contributions que vous souhaitez apporter lors de cette réunion d'ouverture.

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Tout d'abord, je vais vous présenter les intervenants qui vont ouvrir cette réunion publique en commençant tout d'abord par Monsieur Charles-Ange GINESY, Président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes, Monsieur Thierry OCCELI, qui est le Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis en charge des Transports et de la mobilité, et Philippe TABAROT, Vice-président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, également en charge des mobilités. Philippe QUEVREMONT, qui est ici, est le garant de cette concertation, indépendant du maître d'ouvrage, et mandaté par la Commission nationale du débat public.

Sans plus tarder, je passe la parole à Monsieur GINESY.

INTRODUCTION

Charles-Ange GINESY, Président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes

Merci beaucoup pour ces quelques mots d'accueil qui présentent cette concertation, cette réunion, ce débat. Pour ma part, je n'ai pas grand-chose à vous dire si ce n'est que le Conseil départemental des Alpes-Maritimes est particulièrement heureux de pouvoir mettre à la disposition de l'ensemble des acteurs cette ancienne salle des délibérations du Conseil général, à l'époque, c'est-à-dire au sein de ce palais Sarde qui appartient au Département, pour y accueillir Philippe TABAROT, qui est le vice-président du Conseil régional et qui s'occupe très activement du transport, et en particulier du ferroviaire. Je veux dire, mon cher Philippe, combien cela te rappelle également ton appartenance au Conseil départemental puisque tu étais conseiller général à une autre époque avant d'être conseiller régional.

Je voudrais dire également à Thierry OCCELLI, le Maire d'Opio, qui représente ici Jean LEONETTI, que c'est un moment important puisqu'avec l'ensemble des communautés d'agglomération, que ce soit la CAPL (Communauté d'Agglomération du Pays de Lérins) avec Monsieur Jean-Marc CHIAPPINI qui représente le Président David LISNARD, que ce soit la CAPG (Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse) avec Jérôme VIAUD, ou les deux petites communautés de communes que sont la Communauté de communes du Pays des Paillons ou la Communauté de communes Alpes d'Azur, que je préside, il y a véritablement une union avec la CARF (Communauté d'agglomération de la Riviera française) et la métropole niçoise pour soutenir ce projet.

Nous y réfléchissons donc tous ensemble, et je le disais tout à l'heure à Jean-Marc ILLES qui se souvient – Monsieur le Directeur – de l'ensemble de l'évolution de ce dossier, qui est un dossier de longue haleine qui remonte au début des années 2000. J'avais en mémoire 2003, mais peut-être cela remonte-t-il au début des années 2000. C'est ce qui fait que nous réfléchissons à une oxygénation qui est bien nécessaire, avec Nicolas GUYOT, Directeur des études de la LNPCA, avec Monsieur Roland LEGRAND, Directeur de mission « Gares nouvelles », et avec Monsieur QUEVREMONT, qui a été présenté, et qui est le garant de cette concertation.

Pour ma part, je ne vous apprendrai rien, Mesdames et Messieurs qui êtes venus nombreux dans ce palais Sarde, la voie ferrée littorale de Marseille à Nice n'a pratiquement plus aucune réserve de capacité et de développement. Aujourd'hui, nous sommes dans une logique où l'asphyxie est, malheureusement, souvent au rendez-vous. Alors, cette Nouvelle Ligne – cette voie nouvelle –, même si elle n'a pas une perspective ou une évolution de LGV (Ligne à Grande Vitesse), nous savons qu'elle roulera plus vite. Nous savons qu'elle atteindra Marseille et Nice dans des délais raisonnables (1 heure à 1 heure 30). Nous savons que le Paris-Nice sera mis à 4 heures ou 4 heures 30, c'est-à-dire que nous serons loin des temps actuels qui rendent quasiment l'utilisation du train difficile pour monter sur Paris.

Le coût financier est important : 17 milliards d'euros (jusqu'à 22 milliards d'euros pour aller jusqu'à la frontière transalpine voir nos amis italiens). Mais, surtout, quand je vous dis que je n'ai pas grand-chose à dire ce soir, sur le plan technique, bien évidemment – bien que nous y réfléchissions avec le pôle métropolitain – Thierry OCCELLI se fera tout à l'heure l'interprète du Président du pôle métropolitain actuel, puisque la présidence en est tournante. David LISNARD a été président, aujourd'hui, c'est Jean LEONETTI, et demain, ce sera Jérôme VIAUD. Nous nous retrouvons tous unis, et je crois que c'est ce qui est important. Philippe TABAROT vous le dira également puisqu'il m'a soufflé dans le creux de l'oreille que la concertation s'est très bien passée dans les Bouches-du-Rhône et dans le Var. Je ne peux que m'en réjouir parce que c'est véritablement l'union autour de ce projet qui fait que nous avons quelques espérances pour que l'État continue son financement et continue à pousser cette affaire.

Il l'a d'ailleurs fait de manière surprenante puisque tous les projets ont été arrêtés sauf ce projet, dans le cadre de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), qui était en débat au Parlement et qui vient d'être votée. Malgré la loi LOM, ce projet a continué à avancer.

Nous avons plusieurs phases, et toutes les phases vont vous être présentées. Nous savons que, là-dessus, il y a de la réflexion, et que des propositions vont être faites.

Je m'arrête là, et je laisse maintenant la parole à Thierry OCCELLI, ensuite à Philippe TABAROT, et derrière, nous aurons l'occasion de discuter de ce projet. En tout cas, je suis heureux d'avoir eu ces mots d'introduction.

Applaudissements.

Thierry OCCELLI, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Merci, Monsieur le Président, cher Charles-Ange GINESY, cher Philippe TABAROT, vice-président à la mobilité à la Région - Ô combien dynamique et Ô combien porté sur le projet -, c'est une fierté, Philippe, d'être à tes côtés.

Mesdames et Messieurs, chers élus, chers amis, je vais être assez bref, également. À la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis), aujourd'hui, nous sommes en train de finaliser la concertation du plan de déplacement urbain (PDU). Sur ce PDU, nous avons mis un axe phare, une direction, qui est tout simplement le changement de nos comportements. Au bout de plusieurs mois de travail, à force de rencontrer des usagers, à force de rencontrer le public, les élus et les responsables lors de réunions publiques et même sur des échanges sur internet, nous nous apercevons que tout le monde dit : « *Oui, nous sommes prêts. On aimerait, mais on ne peut pas parce que l'on manque de structures et d'infrastructures. Aidez-nous* ». Un changement de comportement, c'est bien beau. Les élus savent que nous pouvons le mettre en avant en permanence, mais si nous n'apportons pas de solutions pour que les usagers du déplacement modifient leurs comportements, cela veut dire que nous n'avons rien compris.

C'est pour cela que je porte cette mobilité sur la communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis. Charles-Ange GINESY disait tout à l'heure que j'étais le Maire d'Opio. Nous avons d'autres problématiques, à Opio, qui est une ville du moyen pays, sur les déplacements. Mais, au cœur de Sophia-Antipolis, nous le vivons au quotidien. C'est pour cela qu'au sein du pôle métropolitain Cap Azur, dans les jours qui viennent, nous allons faire voter une motion par rapport aux phases de réalisation de cette Ligne Nouvelle.

En fait, c'est très simple. Nous allons nous positionner clairement en disant : « *Nous aimerions que la phase 2 soit simultanée à la phase 1* ». C'est-à-dire que nous voudrions en fait que la phase 2 soit livrable et utilisable dès 2026. Cela permettrait réellement le cadencement des 10 minutes sur le réseau ferroviaire. Le secret, et vous le savez tous, c'est de faire Marseille-Nice dans le délai le plus court. Toutes les communes de l'Agglomération sont en train de réaliser des réseaux secondaires. À la CASA, nous avons le TCSP (Transport Collectif en Site Propre) avec le bus-tram dont une partie sera livrée d'ici la fin de l'année. Nous envisageons donc une restructuration de l'ensemble du réseau Envibus. Tout cela prendra sa vraie valeur et son importance le jour où le cadencement ferroviaire sera à 10 minutes.

Je suis donc très heureux de participer à cette concertation. Merci de m'avoir invité, et je laisse la parole à Philippe TABAROT.

Applaudissements.

Philippe TABAROT, Vice-président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Merci, mon cher Thierry pour tes gentils mots. Merci à tous. Merci, Charles-Ange, de nous accueillir si gentiment dans ce magnifique endroit qui me rappelle, comme tu l'as dit, de très bons souvenirs. J'ai eu l'occasion de siéger pendant des années avec ton papa pour qui j'avais le plus grand respect, et avec qui nous avons fait de très belles choses pour ce département, notamment en matière de dépendance, à l'époque, et de handicap, également de beaux sujets pour lesquels nous avons essayé de rattraper un certain retard qui existait. Voir, encore aujourd'hui, que des structures que nous avons lancées à l'époque sont en train d'être inaugurées, c'est quelquefois une satisfaction quelques années après.

Vous voyez, même sur ce sujet du social, qui n'a rien à voir avec le sujet des déplacements que nous allons traiter, du moment où un politique prend une décision, où il arrive à trouver des financements, où il arrive à trouver une majorité pour voter ses projets, la réalisation est bien longue, notamment en matière d'infrastructures de transport et de ferroviaire. Je sais que, très probablement, dans les questions de tout à l'heure, nous aurons une question concernant les délais de réalisation, et les procédures dans notre pays sont particulièrement longues – comme vous le savez – et retardent quelquefois et frustrant les élus qui prennent une décision politique bien en amont et qui, malheureusement, ne peuvent voir, pour l'intérêt des habitants de leurs territoires, la réalisation concrète de l'équipement que des années plus tard.

Je salue bien sûr Thierry OCCELLI et Jean-Marc CHIAPPINI qui représentent deux collectivités importantes pour ce projet.

Je reviendrai un instant sur l'unité politique qui a régné sur la réalisation ou, en tout cas, sur le projet de Ligne Nouvelle tel qu'il a été retenu par le Gouvernement le 4 mars 2019 parce que si nous sommes réunis aujourd'hui, c'est grâce au fruit d'une décision ministérielle du 4 mars dernier qui a été prise par la ministre Élisabeth BORNE, et qui a visé à retenir, parmi des dizaines de projets sur l'ensemble du territoire national, ce projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, tout simplement pour améliorer les transports du quotidien sur les métropoles marseillaise, toulonnaise et niçoise.

Pourquoi avons-nous été retenus parmi tous ces projets ? Nous avons la modestie de penser que ce n'est pas parce que nous avons été particulièrement insistants auprès de la ministre Élisabeth BORNE que, avec les présidents MUSELIER et ESTROSI, à titre personnel, nous avons régulièrement harcelée au niveau de son cabinet. J'étais encore avec elle et le président MUSELIER la semaine dernière. Nous l'avons emporté, je pense, parce qu'il y a eu une unité politique sur ce projet. Tu le disais, Charles-Ange : quand on connaît un peu l'histoire du ferroviaire et de ses projets d'aménagement dans notre région, c'est la première fois que nous avons un projet qui est soutenu par la Région, qui est soutenu par les trois métropoles, par les trois départements, et par les communautés d'agglomération également dans les trois départements concernés. C'est ce qui a marqué les personnes qui se sont rendues sur le terrain, notamment les Parisiens puisque nous avons la réputation, dans le sud, de n'être jamais d'accord et d'avoir des dissensions entre nous, même au sein des mêmes familles politiques. Les précédents projets qui ont avorté l'ont malheureusement montré. Là, cette unité politique sur ce dossier a été un point très fort pour qu'il soit retenu par la ministre.

Ensuite, un autre point qui a été capital, c'est le soutien de l'Europe. Nous avons obtenu, avec le Président MUSELIER, qui était à l'époque député européen, de faire inscrire dans les corridors européens la partie qui manquait, et qui était la partie entre Marseille et Gênes. Cette partie est maintenant retenue dans les corridors européens, et tous les projets de transport, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, sur ce parcours, peuvent être soutenus à hauteur de 30 % par l'Europe. Nous avons rencontré récemment la présidente des corridors européens qui nous a confirmé qu'elle serait attachée à soutenir ce projet. Je vous fais une petite confession : elle est slovène – c'est l'ancienne Première ministre –, mais comme elle passe bien souvent ses vacances sur la Côte d'Azur et elle est concrètement consciente de tous les problèmes que nous pouvons rencontrer en matière de transport.

Enfin, après l'unité politique, après le *lobbying* auprès de la ministre, après le soutien de l'Europe, ce qui a permis que nous soyons retenus parmi ces dizaines de projets au niveau national, c'est le fait que notre projet a semblé, à tous les membres du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), un projet indispensable au niveau ferroviaire et au niveau environnemental.

Au niveau ferroviaire – tu l'as dit, Charles-Ange –, nous avons des infrastructures qui sont complètement insuffisantes et qui sont vieillissantes. Dieu sait si, avec notre opérateur historique, nous essayons de nous battre contre cela au quotidien, mais j'en veux pour preuve que nous avons globalement, par rapport à d'autres collègues d'autres régions, de mauvais résultats au niveau de

la fiabilité et de la robustesse des TER (Train Express Régionaux) dans notre région. Même, si sur certaines lignes et sur la Côte d'Azur, les choses tendent à s'améliorer, nous avons également besoin d'infrastructures par rapport à la question de l'ouverture à la concurrence. Vous voyez que c'est quelque chose qui va se mettre en place ; cela a été décidé au niveau européen. Nous avons ensuite une loi française (loi sur le pacte ferroviaire) qui l'a intégré au droit français, et vous aurez la possibilité, pour les TER, avant 2022, et plus tôt pour les TGV, de pouvoir ouvrir le réseau à la concurrence. Ici ou là, nous voyons déjà des opérateurs se positionner. Vous avez lu, il y a quelques jours, que les Italiens, par exemple, souhaitaient exploiter une ligne TGV entre Paris, Lyon et Milan. Vous avez vu, hier soir, que les Allemands souhaitaient rouvrir des lignes de trains de nuit. Tout cela sera possible si, demain, nous avons les infrastructures pour les accueillir.

L'état de nos infrastructures, aujourd'hui, ne permettra pas à SNCF Réseau de donner des sillons suffisants à tous les opérateurs de l'Europe entière qui vont venir nous proposer une offre supplémentaire de transport que vous attendez, que vous appelez de vos vœux. Cela est indispensable, et c'est vraiment ce projet qui nous permettra d'accueillir sereinement la concurrence avec tout ce que cela peut représenter de positif.

Comment ne pas parler du problème d'attractivité de notre territoire ? Nous avons beaucoup d'études à vous présenter. Elles sont à votre disposition. Nous savons que deux actifs sur trois, aujourd'hui, ont des difficultés dans notre région, et particulièrement dans les Alpes-Maritimes, pour aller travailler par rapport à des problèmes de transport. Deux actifs sur trois !

Au niveau de l'environnement – j'en parlais à l'instant – notre région est l'une des régions les plus signalées, au niveau européen, quant à la pollution qu'elle dégage à travers ses transports, que ce soient les transports routiers, bien sûr, que ce soit également en termes de temps perdu dans les embouteillages, et puis en matière d'espérance de vie. C'est clairement identifié, maintenant, dans les différentes études que nous avons sur la question.

Bien sûr, j'ai dit que ce projet était indispensable pour des infrastructures insuffisantes et vieillissantes, pour l'attractivité de notre territoire, pour améliorer la qualité de l'air, la transition énergétique, toutes ces questions qui sont au cœur des débats aujourd'hui et qui, quelque part, doivent nous permettre de préparer un meilleur avenir pour nos enfants. Je le disais souvent dans des discours, mais je n'avais pas d'enfants. Maintenant, j'ai un enfant. Je comprends encore mieux ces questions.

Alors je sais qu'aujourd'hui, nous sommes dans une réunion de concertation. Je sais que ces projets peuvent susciter des inquiétudes : des inquiétudes pour des propriétaires fonciers, des inquiétudes

pour des habitants, des inquiétudes pour des élus qui se disent : « *Si le projet passe dans ma circonscription, sur ma commune, sur mon canton, je suis sûr de ne pas être réélu la prochaine fois, je vais me faire laminer* ». Bref, je sais qu'il y a des inquiétudes sur ces questions, mais le but de ces concertations est de répondre à vos questions, de vous écouter, et – dans la mesure du possible – de ne pas laisser propager de fausses informations par rapport à tout ce qui peut se dire sur ce projet.

Ce projet ne va pas détruire nos paysages. Malheureusement, il y en a d'autres qui s'en sont occupés avant nous il y a une cinquantaine d'années sur la Côte d'Azur. Il n'a rien à voir avec les précédents projets qui ont fait couler beaucoup plus d'encre et qui ont suscité, quelquefois, une inquiétude et une animosité très fortes. C'est tout simplement un projet – je l'ai dit tout à l'heure – qui peut être vu à court terme, à moyen terme et à long terme, et qui va enfin permettre à notre région de ne plus être la grande oubliée de la carte nationale, mais surtout de la carte européenne en matière de transports.

Je voudrais tout simplement conclure parce que c'est ce soir votre soirée, comme va le rappeler le garant. C'est à vous de vous exprimer au maximum, et les élus ont déjà beaucoup trop parlé. C'est ce que Monsieur QUEVREMONT va vous dire dans un instant. Je voulais vous dire que c'est notre dernière chance, sincèrement, de pouvoir réussir à récupérer ces fonds que l'État est susceptible de mettre à disposition, que l'Europe est susceptible de mettre à disposition, que les collectivités sont susceptibles de mettre à disposition pour rajeunir nos infrastructures et pour en créer de nouvelles. Il faut savoir saisir cette chance, et – permettez-moi cette expression – il ne faut pas une nouvelle fois « laisser passer le train », et monter rapidement dedans. Merci.

Applaudissements.

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

Je m'appelle Philippe QUEVREMONT. Je ne fais pas partie des équipes de SNCF Réseau. Je suis habitant de la région PACA, mais d'aucun des trois départements concernés par le projet. Je suis nommé par la Commission nationale du débat public qui est une autorité indépendante, et mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public. C'est donc un rôle différent de celui du maître d'ouvrage qui fait avancer un projet et qui, d'autre part, est responsable de la concertation.

Pour que la réunion se passe bien, c'est un rôle assez discret. Je peux peut-être intervenir sur un point ou sur un autre si une demande de clarification du public qui n'est pas résolue sur le moment.

En fin de concertation, je rendrai un rapport qui est remis à la Commission nationale, qui sera rendu public, qui sera remis à la Commission d'enquête publique en fin de parcours, et qui permettra aux commissaires-enquêteurs (qui sont eux aussi des gens indépendants, mais qui doivent se prononcer sur le fond du projet) de savoir si la concertation s'est déroulée dans de bonnes conditions.

Mes recommandations sont simples. Monsieur TABAROT a fait allusion à une recommandation que je ne reprendrai pas. Pour SNCF Réseau, j'ai aussi recommandé une brièveté dans les exposés d'origine pour que vous ayez le temps de poser des questions. À vous, public, je recommande – vu que nous sommes peu nombreux ce soir, je ne pense pas, *a priori*, que cela pose de problème – d'être ordonné dans des discussions pour que vous puissiez être enregistrés et que vous ayez une trace de vos interventions, et que nous puissions en tenir compte à l'avenir. Bonne réunion.

Stéphane SAINT-PIERRE

Merci. Je vais vous dire quelques mots sur le déroulement. Jean-Marc ILLES va vous présenter :

- les différentes composantes du projet, à la fois l'aspect historique de l'évolution du projet jusqu'à aujourd'hui ;
- les aménagements principaux concernés par cette concertation, et qui sont relatifs aux phases 1 et 2 du projet ;
- les modalités de la concertation qui vont vous permettre de vous informer et de vous exprimer durant les 4 mois qui viennent.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE

CÔTE D'AZUR

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

Merci, Stéphane. Merci à tous d'être venus. Je me présente : je suis Jean-Marc ILLES, chef de mission de la Ligne Nouvelle en charge du projet depuis 2 ans. Cela tombe bien puisque cela fait 2 ans à peu près que le Gouvernement a eu une pause dans le projet, et a « remis sur le métier » ce beau projet avec, comme cela a été dit, le Conseil d'orientation des infrastructures.

Avant d'entrer dans le cœur de ce que va être le projet sur les Alpes-Maritimes, je crois qu'il est nécessaire, du fait de cette pause importante – nous nous étions vus il y a 2 ans avec mon prédécesseur –, de préciser où nous en sommes, et de quel projet il s'agit.

Monsieur TABAROT, Monsieur GINESY, Monsieur OCCELLI ont jonglé avec les phases de ce projet parce qu'ils les maîtrisent bien, mais je crois qu'il est important de redire où nous en sommes, et ce qu'est le projet. Un projet, en fait, n'est réellement décidé que quand nous avons une déclaration d'utilité publique (DUP). C'est à ce moment-là que nous pouvons dire que le projet est décidé. Avant la DUP – c'est le stade où nous en sommes aujourd'hui –, il y a plusieurs étapes pour rechercher le meilleur projet. Le projet n'est donc pas décidé. Il n'est pas stabilisé. Nous cherchons le meilleur projet. Celui-ci peut donc forcément évoluer.

Il y a eu un débat public – c'est assez ancien –, il y a eu récemment le Conseil d'orientation des infrastructures, il y avait eu, avant, la Commission qui avait aussi fait évoluer le projet. Ces commissions sont là pour éclairer le Gouvernement, et faire éventuellement évoluer le projet. Comment le projet avance-t-il ? Il avance « à coup » de décisions ministérielles et de phases de concertation. Nous sommes donc toujours dans une phase où nous avons une décision ministérielle qui demande d'étudier un périmètre d'études, un périmètre de projet, et cela se conclut chaque fois par une concertation où nous recueillons la contribution du public qui, elle-même, peut faire évoluer le projet. Le projet est donc quelque chose encore en cours d'évolution. Nous ouvrons la concertation aujourd'hui, mais au bout de 4 mois, le projet pourra encore être un peu différent de ce qu'il est aujourd'hui, parce que vos contributions vont amener à l'enrichir, à le transformer, à le changer.

Ensuite, après cette phase de concertation, quand le projet sera stabilisé, le Gouvernement décidera d'un périmètre d'enquête publique sur lequel il y aura une étude d'impacts avec un avant-projet sommaire (APS), et c'est là que le projet commencera à aller dans la voie d'une certaine stabilisation. Mais, l'enquête publique sera encore une phase où l'avis du public sera important puisque le commissaire-enquêteur sollicitera l'avis du public. Vous voyez donc que nous sommes encore dans une phase où le projet peut encore évoluer.

Après la DUP, nous avons un enchaînement des phases d'avant-projet technique, du projet de la réalisation jusqu'aux travaux et là, je vois qu'il manque une partie. Un projet qui va à la DUP est forcément un projet pour lequel il y a eu les études préalables et qui a été concerté. Il n'est pas possible de présenter un projet à la DUP s'il n'a pas été concerté avant. Voilà la situation.

Où en sommes-nous dans les Alpes-Maritimes ? Tous ceux qui sont là – beaucoup étaient là avant – connaissent les priorités 1 et 2. Jusqu'en 2013 et 2016, les Alpes-Maritimes étaient concernées par la priorité 1, c'est-à-dire le pôle d'échanges multimodal de Nice-Aéroport, la gare nouvelle de Sophia, la ligne nouvelle entre Nice-Aéroport et Cannes et le doublement partiel de la ligne Cannes-Grasse.

Elles étaient aussi concernées par la priorité 2 qui était la ligne nouvelle qui partait du Muy, et qui allait à la vallée de la Siagne. Elle est passée, à un moment donné, par Pégomas, et avec une variante qui a largement « tenu la dragée haute » à l'autre : la variante où cette ligne se branche au niveau de Cannes. Voilà donc les priorités de l'époque.

Où le projet en est-il aujourd'hui ? Le Conseil d'orientation des infrastructures, en 2017-2018 – puisque le Gouvernement a fait une pause –, a changé ses priorités et il a fait 4 phases. Quelles sont les 4 phases dans les Alpes-Maritimes ?

La phase 1 est un objet un peu nouveau. C'est de faire une gare nouvelle TER-TGV intermodale avec le tramway et l'aéroport, de 4 voies à quai à Nice-Aéroport. C'est la phase 1, à ne pas confondre avec le projet actuel qui consiste à déplacer la halte TER de la zone de Nice-Saint-Augustin au lieu-dit « Nice-Aéroport ». C'est un autre projet puisque nous aurons 4 voies à quai et d'une gare TER-TGV avec la possibilité de ce que nous appelons un « alternat » qui permet d'améliorer la régularité dans la phase 1.

La phase 2 – Monsieur OCCELLI en a parlé –, c'est ce que nous appelons la « navette azurée ». Compte tenu du fait que nous avons un train toutes les 10 minutes, nous pouvons parler de RER azurée. C'est vraiment un projet TER qui a été mis en phase 2 sur la ligne classique. Nous allons revenir sur sa composition.

En phase 3, qui était donc en priorité 1, nous avons la ligne nouvelle entre Cannes et Nice, en passant par une gare à Sophia-Antipolis.

En phase 4, il y a le départ de la ligne nouvelle, de Cannes probablement – même si cela n'est pas décidé puisqu'il faut que les décisions ministérielles le disent – vers le Muy qui serait le raccordement à l'intérieur.

Il y a donc les priorités 1 et 2, et 4 phases dans les Alpes-Maritimes, à des échéances différentes.

Si nous rentrons dans le détail, les phases 1 et 2 du projet sur les Alpes-Maritimes sont la gare 4 voies à quai à Nice-Aéroport intermodale tramway et gare routière, et la navette TER.

Ce que nous pouvons dire très concrètement, c'est que ces phases 1 (Nice-Aéroport) et 2 (navette azurée) sont complètement inscrites dans les nouvelles – je dis « nouvelles » par rapport à ce Gouvernement, et par rapport à ce qu'il en était avant – priorités de désaturation des nœuds ferroviaires – c'est le mot clé – et d'augmentation des transports du quotidien. Nous avons là une convergence de « pensées » entre le Gouvernement, les élus – cela a été dit – qui plébiscitent aussi les transports du quotidien et, finalement, ce qui a été dit lors des concertations précédentes par le public qui, lui aussi, disait qu'il était important d'améliorer la régularité et les transports du quotidien. Ces phases 1 et 2 recueillent finalement une certaine synergie entre les positions des uns et des autres. C'est pour cela qu'il est important, en termes d'accélération, de présentation, d'y mettre toute l'énergie nécessaire pour qu'elles se concrétisent.

Ce que nous pouvons dire de ces phases 1 et 2, c'est qu'il y a des choses assez concrètes. La loi d'orientations des mobilités a été votée aujourd'hui et, dans son exposé des motifs, il est marqué en toutes lettres des engagements de dates. Il y a deux engagements de dates. On dit que pour la phase 1 – dans les Alpes-Maritimes, c'est Nice-Aéroport – les travaux doivent commencer – là, il faut que nous accélérions parce que nous sommes un petit peu en retard – entre 2018 et 2022. Nous allons voir que nous sommes déjà un peu en 2023 parce que malgré tout ce qui a été dit, lorsque la ministre a lancé cette DM (Décision Ministérielle) anticipée, ce qui était absolument nécessaire, elle a tenu compte du planning écrit dans la loi. Il ne faut pas perdre de temps, mais il vaut mieux avoir des dates plus tôt. Les travaux de la phase 1 sont donc prévus entre 2018 et 2022. Le deuxième élément de date est que l'enquête publique des phases 1 et 2 – c'est-à-dire de la navette azurée – doit également être faite avant 2022. Il y a donc des choses assez concrètes en termes de dates, et cela caractérise les phases 1 et 2.

La ministre – nous allons y revenir – nous demande donc de concerter sur ces phases 1 et 2 seules en vue d'une décision ministérielle de fin d'année qui définira un périmètre d'enquête publique, le

périmètre d'enquête publique n'étant pas le projet. Comme nous avons étudié ces deux phases, et concerté ces deux phases, le périmètre d'enquête publique pourra être sur ces deux phases.

Ensuite, il y a les phases 3 et 4 du projet ; Monsieur GINESY en a parlé. Elles sont très importantes aussi. Ce que nous pouvons dire, c'est qu'elles ont été étudiées et concertées – pour la phase 3 – récemment lors des réunions antérieures. Elles sont incluses dans le COI. Le Conseil d'orientation des infrastructures ne les a pas sorties et elles sont dans le projet comme des étapes consécutives à la désaturation des nœuds. Le Gouvernement dit qu'il faut d'abord désaturer les nœuds, faire du transport de proximité, et ensuite relier les métropoles entre elles dans un second temps avec des tronçons de ligne nouvelle si c'est nécessaire.

Ce que dit l'exposé des motifs de la LOM, de manière très factuelle, c'est la chose suivante. Il y a moins de notion de dates puisque nous ne sommes pas dans une logique d'études et de concertation, mais il dit de poursuivre des études pour préciser les tracés et les emplacements des gares nouvelles de ces phases. Cela est inscrit dans l'exposé des motifs du projet de la loi LOM. Nous voyons donc deux statuts différents : un statut accélérateur, très clairement, des phases 1 et 2 qui sont l'objet de la concertation des 4 mois que nous avons devant nous, et qui vont être améliorées et transformées, et des phases 3 et 4 qui restent en perspectives, mais qui vont dépendre des actions des élus pour les faire aller à tel endroit, des capacités de financement de l'État, mais qui ne sont pas dans le périmètre de concertation d'aujourd'hui. Ce n'est pas l'objet d'aujourd'hui d'analyse et de concertation, même si nous devons probablement anticiper, préserver et ne pas faire de fausses manœuvres pour préserver l'argent public, mais, pour aller plus loin, ce sont des phases qui nécessiteraient une autre décision ministérielle.

Où en sommes-nous sur les phases 1 et 2 ? Vous voyez que je suis parti – comme l'a dit Monsieur GINESY – d'assez loin, à gauche. Vous voyez les trois moments importants pour l'État :

- le Conseil d'orientation des infrastructures pendant la pause sur les grands projets de Monsieur MACRON qui a donc redéfini le projet ;
- la décision ministérielle du 4 mars dernier, qui est une autre décision de l'État ;
- le projet de loi qui vient d'être voté aujourd'hui.

Voilà les trois décisions de l'État qui – cela a été dit –, en écart avec les autres grands projets nationaux, nous donnent un tour d'avance par rapport au grand projet du sud-ouest (la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan), et même, dans une certaine mesure, à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui est plus limitée à la gare de Saint-Lazare. Il y a eu - je pense aussi grâce à l'action

des élus – une accélération de notre projet pour ces phases de transport du quotidien et de régularité.

Si nous faisons la suite de ces phases 1 et 2, il faudra que nous fassions une étude d'impacts. C'est un dossier d'enquête. Monsieur TABAROT l'a dit, les délais d'instruction en Conseil d'État sont longs. Il faudra 18 mois – c'est très long – entre l'enquête publique et l'avis de la DUP. Nous n'y pouvons rien, c'est comme cela. Nous restons donc cohérents avec ce qu'il y a dans la loi : les travaux de la phase 1 pourraient commencer à partir de 2023.

Là, vous voyez un petit peu l'enchaînement des tâches. Si nous voulons faire des travaux là, il faut une DUP. Il faut donc une enquête publique 18 mois avant. Il faut donc des études APS (Avant-Projet Sommaire) pour l'instruction. Il faut des études d'impacts avant. Il faut que nous ayons une décision ministérielle qui nous définisse le périmètre, et nous en arrivons donc à la concertation d'aujourd'hui. Si nous ne le faisons pas aujourd'hui, nous voyons qu'avec les élections, tout se décale, et que nous ne pourrons plus tenir les échéances que le Gouvernement a lui-même inscrites dans la loi. D'où cette DM avant la loi. Si nous ne l'avions pas eue, la loi elle-même aurait été caduque.

Pourquoi ce projet ? Vous connaissez le sujet autant que moi, si ce n'est mieux. Vous savez que ce projet est évidemment un projet d'aménagement du territoire sur des zones qui ont de gros problèmes d'embouteillages extrêmement péjorant pour l'emploi et pour la vie des habitants. Je vais vous donner quelques chiffres rapides :

- Nous avons déjà un temps considérable perdu dans la congestion : 40 jours sur Marseille, 25 jours sur Nice-Sophia-Antipolis, et vous voyez que la perspective d'évolution des embouteillages augmente pour arriver à 32 jours de travail en 2025.
- Sur la pollution, vous savez ce qu'il se passe, et vous connaissez les chiffres : nous avons 900 000 personnes exposées à des dépassements de seuil de pollution. L'État français est mis en cause par l'Europe pour ne pas respecter ces seuils. Les préfets sont donc – je crois – en charge et dans l'action pour essayer de faire diminuer ces seuils, évidemment.

À droite, vous avez la solution qu'il faut encore que nous mettions en œuvre : nous savons que le train en grammes de CO₂ par voyageur et par kilomètre est l'un des modes les moins polluants aujourd'hui. Même avec l'évolution des voitures électriques, et les améliorations qu'il y aura aussi pour les modes thermiques, le train restera un des modes les moins polluants et qui génère le moins de CO₂ par voyageur au kilomètre.

Le train reste une solution d'avenir, mais le problème du train, c'est que, sur la région PACA, les résultats ne sont pas au rendez-vous. Vous avez quelques graphiques qui, malheureusement, ne sont pas à notre honneur. Vous voyez que, si nous faisons l'analyse des taux de retards et d'irrégularité – c'est factuel, il y a donc tous les retards et toutes les irrégularités sans tri -, la région est malheureusement celle qui a le plus de retards et d'irrégularité de France, quelles que soient les tranches de retard. Nous sommes les derniers.

Quant à la Côte d'Azur, vous voyez des chiffres assez effrayants : c'est le nombre de trains supprimés sur le nœud azuréen qui est extrêmement fort. Les raisons sont diverses, mais nous allons revenir sur ces constats. Si nous regardons le graphique d'après, nous voyons qu'il y a en fait des trous noirs d'irrégularité. Là où les irrégularités s'amplifient, ce sont dans les nœuds. Quand le Gouvernement dit qu'il faut désaturer les nœuds, il est vraiment dans le sujet. Les nœuds absorbent les retards et les amplifient. Tout incident génère des retards. Les trains eux-mêmes se gênent entre eux, et le nœud marseillais et le nœud azuréen ont des taux de retard extrêmement forts. Compte tenu de l'infrastructure, ces retards ne se rattrapent pas. Au contraire, ils s'aggravent. Nous allons y revenir tout à l'heure. Avec les installations telles qu'elles sont aujourd'hui, même si nous améliorions le nombre d'incidents, nous aurions toujours des effets en cascade. À Marseille, c'est terrible et, évidemment, les retards de Marseille se répercutent sur les trains qui traversent jusqu'à Nice. L'amélioration du nœud de Marseille bénéficiera donc aussi aux Alpes-Maritimes.

C'est le constat. Le Gouvernement a donc dit que, face à cela, la priorité est de désaturer les nœuds en faisant les aménagements de phase 1 et les aménagements de phase 2. Il nous demande de nous coordonner avec un projet qui est partiellement et majoritairement financé SNCF Réseau – la Région en finance également une partie, ainsi que l'État –, c'est la transformation de la signalisation entre Marseille et Vintimille. Nous allons donc nous appuyer sur cette évolution technologique pour améliorer notre projet, et en faire quelque chose qui réponde aux besoins de la population au moindre coût parce que ce système va aussi nous permettre de baisser les coûts.

Le Gouvernement nous a donc demandé de finaliser les études, de concerter sur les phases 1 et 2 et, en fin d'année, après vous avoir écoutés et avoir pris vos contributions, de rendre un dossier ministériel qui modifie le projet en fonction de ce que vous avez dit, qui l'adapte, qui l'améliore. L'idée n'est bien sûr pas d'en rester là, c'est de décider un nouveau périmètre d'enquête publique et – ce qui est concret aussi – de lancer une mission de financement pour voir comment nous finançons le projet en fin d'année ou en début d'année prochaine. C'est dans la décision ministérielle.

Nous allons passer assez vite, mais en gros, c'est un projet – nous parlons de phases 1 et 2 – pour améliorer la régularité et la fréquence des TER. Pour la régularité, il faut que nous fassions des installations techniques pour déverrouiller les endroits où nous ne pouvons pas modifier les horaires, et où nous avons des points durs. Nous y reviendrons tout à l'heure : la bifurcation de Grasse. Nous avons une voie unique qui percute la ligne Marseille-Vintimille avec une gare d'arrêt, à Cannes, très importante. Là, il faut faire quelque chose. Il faut que nous créions des origines-terminus centraux pour ne pas encombrer les voies principales. Il faut que nous positionnions les remisages TER du bon côté pour ne pas qu'ils traversent, et il faut, éventuellement, que nous ajoutions des voies supplémentaires à Cannes et à Nice, sans impact foncier – c'est l'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) qui permettra de limiter l'impact foncier – pour permettre l'alternat, c'est-à-dire les rattrapages de trains. Cela, c'est pour la régularité. Nous voulons améliorer la régularité.

Pour le service – cela a été dit –, nous essayons de viser l'amélioration de la régularité, et l'augmentation de la fréquence, c'est-à-dire la mise en service d'un TER toutes les 10 minutes entre Cannes et Menton. Quand je dis « toutes les 10 minutes », c'est vrai pour les gares centrales. C'est le cas à Antibes et, évidemment, comme il y a des trains qui n'ont pas la même vitesse, c'est en moyenne toutes les 10 minutes, mais il y aura 6 trains par heure au total, en moyenne toutes les 10 minutes. L'amélioration permettra aussi de rendre possibles des sillons pour les TGV, mais ils pourront être utilisés pour d'autres trains.

Vous avez là quelques éléments de socio-économie, c'est-à-dire que nous regardons avec l'évolution naturelle du trafic voyageurs ce que l'infrastructure améliore encore. Est-ce que l'offre répond à la demande et permet d'augmenter la demande ?

Là, ce sont des trains. Vous avez ici l'augmentation du nombre de trains, la situation d'aujourd'hui, la situation à la phase 1 (Nice-Aéroport) et la situation à la phase 2. En bleu, c'est le TER, et en jaune ce sont les TGV. Là, nous voyons que nous sommes bien sur un projet de transport de proximité TER puisque vous voyez en gros que, sur les tronçons principaux, le TER est multiplié par deux à la journée. L'infrastructure permet donc de faire un train toutes les 10 minutes, mais à la journée, nous augmentons aussi le nombre de voyageurs.

Cela est aussi la conséquence d'une logique qui se répand dans toute la France et qui est la logique de RER, c'est-à-dire qu'au-delà de l'heure de pointe où nous mettons 6 trains par heure, nous pouvons élargir cette heure de pointe au-delà des 2 heures du soir et des 2 heures du matin. L'effet de la fréquence des trains fait qu'à un moment donné, les gens ne regardent plus l'horaire, ils

viennent sur les quais, et nous avons un effet « boule de neige ». Nous parlions de changements de comportement, et la fréquence crée un changement de comportement. Si nous élargissons la plage horaire – comme avec le RER parisien –, nous retrouvons avec un effet d'augmentation du trafic au-delà, finalement, de ce que nous aurions de manière simple si nous avions des trains espacés ou des trains qui ne seraient que sur l'heure de pointe.

Il y aurait donc une logique RER et une logique d'extension de la plage de pointe. Voilà les augmentations. Alors, ce ne sont pas des engagements de trains. C'est ce qui serait permis par les études socio-économiques et nos infrastructures. Nos infrastructures permettraient cela, et les études socio-économiques montrent qu'un certain nombre de trains résisterait à un bilan de socio-économique favorable du public et des partenaires.

Vous avez là la partie voyageurs. Avec ces trains, nous voyons qu'il y aurait une augmentation du nombre de voyageurs dans les gares. Nous avons dû couper l'échelle parce cela allait trop haut, mais vous voyez qu'il y a tout de même une augmentation significative du nombre de voyageurs entre le nœud aujourd'hui et la phase 2. C'est la socio-économie qui le dit ; c'est un calcul. Nous avons donc à la fois une augmentation du nombre de trains, mais ces trains correspondent aussi à une augmentation du nombre de voyageurs. Nous avons bien une réponse à l'offre.

Là, c'est sur l'ensemble du projet, pas uniquement sur les Alpes-Maritimes, mais sur l'ensemble de la région. Nous passerions de 51 millions de voyageurs aujourd'hui à 80 millions en phase 2. C'est donc une augmentation importante. Il y a l'augmentation naturelle, mais elle est rendue possible par l'offre technique que nous proposons. Si l'offre technique n'était pas là, même si vous aviez un besoin de déplacements, cela ne suffirait pas. Il faut avoir à la fois les besoins de déplacement et l'offre technique qui la rende possible pour que les gens prennent le train.

PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS

DES PHASES 1 ET 2

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

Nous en arrivons aux aménagements. En phase 1, nous avons la création de la gare TER-TGV Nice-Aéroport avec l'arrêt de tous les TGV en gare, en plus de Nice-ville. Nous aurions donc 19 allers-retours possibles par jour en phase 2. Aujourd'hui, la gare en cours de création est une gare TER. Là, nous aurions à la fois des TER et des TGV qui s'arrêteraient. Cette gare aura 4 voies à quai, extensibles à 6 en phase 3, mais là, il n'y en aura que 4. Par la création de ces 4 voies, cette installation prépare aussi la navette azurée parce que, si nous ne mettions que 2 voies, nous ne pourrions pas mettre 6 TER par heure à la phase d'après. C'est donc à la fois une installation intermodale de voyageurs, et une installation technique pour la phase suivante.

À Nice-Ville, l'installation est une modification très technique. Nous allons séparer les flux des trains passants des trains qui s'arrêtent à Nice, et nous allons créer des voies dédiées pour la ligne vers Breil, et cette reconfiguration du plan de voies de Nice va permettre que les trains de la navette azurée traversent Nice sans s'arrêter – il y a des Niçois dans la salle, il faut que je fasse attention – ou plutôt en s'arrêtant, bien sûr, mais sans changer de train. Aujourd'hui, tous les trains ne sont pas diamétraux. On doit quelquefois, si on va de Cannes à Menton, changer de train. Les 6 TER dont je vous parle seront sans correspondance. C'est cela aussi, l'intérêt. Ils seront diamétraux. Cela nécessite des adaptations du plan de voies de la gare de Nice, et ces fameux remisages pour stocker les trains à Nice Saint-Roch.

Je passe la parole à un spécialiste des gares, j'ai nommé Roland LEGRAND.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Bonsoir. Vous voyez sur cette image le projet qui s'inscrit bien dans le projet d'aménagement du Grand Arénas. En fait, pour vous raconter l'histoire, il faut se dire déjà qu'en 2021, le projet va commencer à se construire. Actuellement, vous avez la gare de Nice-Aéroport qui va être déplacée d'environ 400 mètres, ici. En 2021, vous allez avoir une gare TER avec 2 voies à quai et des quais de 200 mètres. Ce projet est parfaitement compatible avec ce que je vous présente ici qui viendra,

a priori, en 2026. C'est important. Nous avons modifié tous les plans pour qu'il n'y ait pas de configuration contraire.

En fait, en 2026, nous allons réaliser ce pôle d'échanges. C'est un pôle d'échanges qui va accueillir environ 3 millions de voyageurs. C'est une gare importante à l'échelle nationale, et c'est un pôle d'échanges qui va évidemment intéresser l'ensemble de l'ouest de Nice, et qui permettra à beaucoup de voyageurs de ne pas entrer dans la ville, et tous les trains allant à Nice-Thiers vont marquer l'arrêt ici, en 2026 ; c'est important. Comme l'a expliqué Jean-Marc ILLES, c'est un problème de site. C'est une solution pour gérer la régularité d'entrée dans la gare de Nice-Thiers. Le projet s'inscrit dans le projet du Grand Arénas, et il est d'ores et déjà « physiquement » implanté puisque vous avez le tramway qui dessert l'aéroport et qui passe par un pont-rail qui est en fait l'amorce de la future gare de Nice.

Vous avez ce que nous appelons « l'axe nord-sud » qui porte justement le tramway, et puis vous avez un certain nombre d'infrastructures qui vont venir accompagner le projet, notamment une passerelle, comme l'a dit Jean-Marc, de voies-quai avec des quais de 400 mètres. Nous allons prendre une dimension très importante. Il faut savoir qu'actuellement, la gare de Nice-Saint-Augustin accueille environ 1,7 million de voyageurs. Cette gare va évidemment prendre de l'ampleur, à la fois dans la composante grande ligne, mais également dans la composante TER.

Nous pouvons peut-être passer sur l'image suivante. Je vais vous la décrire. L'axe nord-sud dont je vous parlais, qui accueille aussi le tramway, est là. En fait, cet ouvrage est assez conséquent. C'est tout de même une image forte de la ville et du quartier. Nous imaginons donc un bâtiment pour les voyageurs assez ouvert et assez respectueux de l'environnement. Il n'est pas question de mettre de la technique et de la climatisation à outrance. Nous allons essayer de sectoriser les espaces pour les voyageurs. Pour accéder aux quais, nous emprunterons une passerelle assez importante qui permettra d'ailleurs d'attendre confortablement le train, et vous aurez cette desserte-là.

Vous voyez donc que, dans notre première étape nous avons 4 voies à quai de 400 mètres. Nous aurons une deuxième étape qui, au-delà de 2032-2035, permettra d'avoir 6 voies, c'est-à-dire 2 voies supplémentaires. Ces 2 voies s'inscriront entre le bâtiment voyageurs qui est ici, et l'infrastructure que nous allons construire en 2026. Ce projet est réalisable dans des perspectives un peu plus lointaines, mais dès 2026, nous envisageons de construire ces ouvrages avec un stationnement qui sera raisonnable (environ 600 à 700 places). C'est un outil actuellement indispensable à l'organisation fonctionnelle de la gare. Il faut savoir que nous n'imaginons pas de construire une gare pouvant accueillir des trains grande ligne sans les équipements qui vont avec.

C'est donc un projet qui fait environ 5 000 mètres carrés d'aménagement conséquents, et qui permettra, évidemment, de correspondre directement avec le tramway de deux manières (soit vous accédez directement au bâtiment voyageurs pour prendre un billet, soit vous disposez déjà d'un billet, et vous pouvez accéder, notamment pour les trains du quotidien, directement aux quais sous le pont-rail). Il y aura un accès direct ici qui va permettre de gagner beaucoup de temps parce que pour les trains du quotidien, il faut être efficace et rapide dans les correspondances. Comme je vous le disais, vous pourrez disposer d'une galerie importante, ici, et notamment d'un dépose-minute privé et taxis. Nous envisageons également, puisque c'est une gare traversante, un aménagement côté sud (côté Promenade des Anglais), avec un dépose-minute.

Je ne vous en dis pas plus. Si vous avez des questions, nous pourrions y répondre.

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

En décrivant le projet, nous avons tendance à parler au futur, mais le projet n'est pas encore décidé. Nous sommes en phase de concertation. C'est un projet qui est proposé. Nous pouvons parler au conditionnel. L'usage fait que nous employons facilement le futur, mais nous sommes bien d'accord : c'est un projet qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, ne sera décidé que quand nous aurons une DUP.

Si nous passons à la partie ouest des Alpes-Maritimes, nous sommes vraiment sur les installations de la navette azurée avec plusieurs bonnes nouvelles.

Dans la phase précédente, nous avons commencé à regarder pour une quatrième voie en gare d'Antibes et de Cannes. Elles avaient un coût phénoménal parce qu'elles débordaient des emprises ferroviaires. Il fallait démolir le mur de soutènement, démolir la dalle routière au-dessus de la gare de Cannes, changer les supports. C'était assez peu réaliste. Grâce au système ERTMS qui permet en fait de réduire les longueurs de quai puisque les trains freinent plus vite, nous avons réussi – grâce aux bureaux d'études, aussi – à inscrire la quatrième voie sans déborder sur le boulevard d'Alsace qui est au nord de la gare de Cannes. Nous restons dans les emprises ferroviaires. Cette quatrième voie est donc moins chère, et son intérêt est fort pour la régularité. Nous la présentons donc à la concertation.

C'est pareil à Antibes. Pour les mêmes raisons, nous arrivons à rester dans les emprises ferroviaires de la gare d'Antibes sans toucher le mur de soutènement qui supporte les ronds-points qui sont sur l'échangeur de circulation autoroutière.

Ce sont donc deux bonnes nouvelles, et c'est l'installation d'alternat qui va permettre que les trains se succèdent, et ne bouchonnent évidemment pas à l'entrée des gares. Nous pourrons garer l'un d'un côté et l'autre de l'autre. C'est ce que nous appelons l'alternat.

J'ai parlé tout à l'heure de la bifurcation de Grasse – je vais revenir sur son intérêt –, et nous finissons par ce que nous appelons l'origine terminus. C'est-à-dire que des trains arrivent dans la nouvelle gare que nous allons créer à Cannes-La Bocca, au milieu de notre site de marchandises, avec un impact foncier assez limité, et avec plusieurs variantes qui vont vous être présentées. L'idée est d'en faire une gare terminus du TER de la navette azurée avec plusieurs variantes et, en mettant les voies au milieu, nous améliorerons là aussi la régularité pour éviter les cisaillements.

La difficulté que nous avons est qu'il faut que nous maintenions, à cet endroit-là, notre capacité de maintenir cette infrastructure avec des travaux lourds. Il faut à la fois que nous mettions des garages TER, des voies principales TER et, pour que la vie continue, il faut aussi que nous puissions entretenir nos voies pour ne pas qu'il y ait de problèmes de régularité.

Il y a un petit point un peu compliqué, mais qui est important. Vous voyez qu'en fait, les phases 1 et 2 visent à renforcer la ligne classique. C'est vrai à Marseille, c'est vrai à Toulon, et c'est vrai dans les Alpes-Maritimes. Il y a des zones qui sont vraiment des verrous sur l'axe. Si nous ne les traitons pas, nous ne pouvons pas développer l'infrastructure correctement parce que ce sont des zones qui cumulent les retards, et qui amplifient, finalement, les phénomènes d'incidents et les conséquences des incidents qu'il peut y avoir. C'est malheureusement le cas de la jonction de la ligne de Grasse entre Cannes-La Bocca et la gare de Cannes.

Là, j'ai essayé de montrer un peu ce qui se passe. Vous avez ici un train qui vient de Marseille. Vous avez vu tout à l'heure que, si nous mettons un train toutes les 10 minutes, vous avez 6 trains par heure qui se présentent ici dans un sens, et 6 trains par heure qui se présentent dans l'autre sens. Sur la ligne Marseille-Vintimille, nous avons vu que nous voulions viser 6 trains par heure. Quand vous avez des trains de Cannes qui veulent aller vers Grasse, ils doivent traverser et il y en a qui occupent la voie. Le temps de traverser, quand le train part de Cannes et libère l'itinéraire qui est là, il faut 8 minutes. Cela veut dire que, pour tous les trains qui passent, s'il y en a 2 par heure, vous avez 16 minutes où ces trains ne peuvent pas passer sur cet axe. Cela, c'est dans un sens. Vous avez un phénomène identique dans l'autre sens. Il est un peu plus faible, mais vous avez un temps important. Entre le moment où ce train arrive et celui où l'autre peut passer, il se passe donc 1 minute. Nous avons une perte de capacité gigantesque sur la phase 1 dans la situation d'aujourd'hui. En plus, si ce train est en retard, évidemment, le suivant ne peut pas traverser. Il

attend en gare de Cannes, cela bouchonne derrière. Quand il peut enfin traverser, l'autre arrive évidemment au même moment, et on répercute les retards en cascade sur toute la ligne de Grasse. Ce sont des configurations qui existent aujourd'hui. Entre 2 trains Marseille-Vintimille, vous avez 2 trains de Grasse qui se croisent. J'ai donc essayé, de manière pédagogique, de vous expliquer tout cela. Ce n'est peut-être pas très clair, mais nous y reviendrons si vous voulez plus de détails dans des slides plus détaillées pour vous expliquer que la configuration, aujourd'hui, de la ligne Cannes-Grasse est quelque chose qui empêche d'améliorer la régularité. Évidemment, s'il n'y a aucun incident, il n'y a pas de problème. Si tout est réglé comme du papier à musique, il n'y a pas de problème, mais le moindre incident crée des retards qui se répercutent toute la journée sur la ligne de Grasse, ou alors nous faisons le choix de retarder les trains sur la ligne principale. Les aiguilleurs et les régulateurs sont donc face à des choix cornéliens pour retarder une ligne ou l'autre. D'où la nécessité de déconnecter les deux sens de circulation en traitant cette bifurcation de Grasse.

Voilà donc ce que nous proposons, mais il peut y avoir plusieurs variantes et je pense que nous allons les mettre sur la table parce que, là, c'est le schéma synoptique, mais des variantes existent, évidemment. Nous proposons donc que l'un passe dessus, soit que ce soit l'autre. Ce sont deux variantes qui vous seront présentées : d'une part de déniveler, et d'autre part de doubler la ligne, d'allonger le doublement du Bosquet pour que nous puissions évidemment faire passer ce train, et faire passer l'autre sans qu'ils se croisent sur cette voie unique.

La combinaison de ces deux infrastructures, c'est-à-dire un ouvrage dénivelé (saut-de-mouton ou terrier) – ici, ce serait un terrier pour ne pas gêner les riverains –, et un doublement de voie unique permet de résoudre le problème. Combinée aussi à l'ERTMS, qui va permettre d'accélérer la capacité des trains et de les mettre plus vite les uns derrière les autres, nous ferons sauter un verrou et nous aurons beaucoup de possibilités pour changer les horaires parce que nous ne faisons pas une infrastructure – même si j'espère que la proposition de la CASA d'accélérer la phase 2 sera retenue – pour qu'elle n'existe plus dans 50 ou 100 ans. Il faut que, dans 50 ou 100 ans, les nouveaux services que nous imaginerons résistent à l'analyse et marchent toujours. Si nous ne faisons pas cela, le moindre changement de service ne passera pas. Il faut que ce soit résilient à des changements de service.

Je ne sais pas si c'est très clair, parce que ces sujets d'exploitation sont un peu difficiles, mais nous pourrons y revenir. Il y aura des permanences – nous y reviendrons –, mais le message que je veux vous faire passer est que c'est un outil important pour déverrouiller la ligne classique. La ligne classique restera importante dans la ligne nouvelle ultérieurement s'il y a une décision ministérielle,

mais aujourd'hui, la concertation porte sur la ligne classique et sur cette amélioration des trains du quotidien.

Je repasse la parole à Roland LEGRAND pour parler de la gare de Cannes-La Bocca où nous avons deux implantations possibles.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Nous sommes sur le site de Cannes-marchandises. Là, vous avez l'opération « Pierre et Vacances », l'avenue Pierre Sépard. Ici, vous avez Sicasil. Ce sont deux implantations qui sont en rapport avec la ligne classique actuelle. L'idée est de déplacer la halte Cannes-La Bocca actuelle sur ce site. Comme le disait Jean-Marc ILLES, cela nous permet d'avoir des services origines terminus compatibles avec ces gares. L'idée est aussi de mettre en perspective l'aménagement futur d'une gare TGV au-delà des phases 1 et 2 dont nous parlons ce soir.

Une première solution, que nous allons vous présenter, est la solution Pierre Sépard qui se termine en impasse, et qui se termine par un petit tunnel sous les voies et qui donne accès au bord de mer. La seconde solution est la variante Sicasil, du nom d'un établissement qui existe ici – pour ceux qui connaissent – à l'emplacement de terrains de tennis. Ces deux solutions sont compatibles avec des projets d'aménagement qui sont actuellement envisagés par la ville de Cannes.

Pour l'avenue Pierre Sépard, dont je vous parlais, avec son franchissement souterrain des voies qui débouche ici sur le bord de mer, sur la plage, nous envisageons évidemment d'investir des emprises ferroviaires. Ici, nous sommes déjà sur des emprises SNCF. Nous envisageons donc de déplacer la halte actuelle sur ce site, et de disposer d'un franchissement par passerelle à partir d'un bâtiment de voyageurs qui se situerait ici. L'idée est évidemment de reconfigurer tout le site, et de rendre compatible cet aménagement avec les projets de développement urbain imaginés par la ville. Cela, c'est la première solution.

La deuxième solution du Sicasil est ici. Je vous parlais d'un projet d'aménagement. Il y a, en fait, dans un projet d'aménagement urbain proposé par la ville, une vaste coulée verte. Le projet de gare que nous imaginons serait donc en continuité de cette coulée verte. Ici, vous voyez les parkings. Ne soyez pas trop inquiets. Évidemment, nous n'allons pas réaliser des parkings aussi étendus. Nous les transformerons en immeuble-silo, mais là il se trouve que c'est pour donner l'échelle de l'aménagement. De la même manière, vous avez 2 quais de 200 mètres qui permettent d'assurer le service, bien sûr. L'idée de cette passerelle, c'est surtout d'amorcer l'aménagement futur qui viendrait ici aménager les quartiers nouveaux.

Ce projet est compatible aussi avec l'hypothèse d'aménager, dans une phase 3 dont nous ne parlons pas aujourd'hui, la réalisation d'une gare TGV.

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

Sur les dernières slides, vous avez les coûts. Il y a beaucoup de bruits qui circulent, mais voici les coûts des phases 1 et 2. Vous avez, à droite, les coûts de l'ensemble du projet sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Si nous faisons le parallèle avec l'ancien chiffre du COI, l'enveloppe COI était de 3,7 milliards d'euros. Nous voyons qu'avec les options, nous sommes à 3,5 milliards d'euros. Sans les options – nous verrons si elles sont retenues ou pas, peut-être le seront-elles –, ce serait 3,1 milliards d'euros. Sur les Alpes-Maritimes, nous sommes sur des choses beaucoup plus accessibles qui restent donc en relation avec la proposition de la CASA d'accélérer. Tout cela est assez réaliste étant donné le montant. Nous avons 200 millions euros sur la phase 1 pour la gare Nice-Aéroport, et 400 millions d'euros d'investissement sur la ligne classique entre Nice et Cannes-La Bocca. Nous pourrions y revenir dans le détail, si vous voulez. Ce sont les optimisations qui ont été faites par nos bureaux d'études, par des choix fonctionnels que nous avons faits, qui ont fait baisser le montant prévu initialement, et qui était plutôt de l'ordre d'un total de 700 ou 800 millions d'euros sur le même périmètre, sur les Alpes-Maritimes. Là, nous sommes plutôt autour de 600 millions d'euros.

S'agissant du calendrier, aujourd'hui nous avons donc la réunion d'ouverture. La façon dont nous proposons la concertation, c'est d'être assez général aujourd'hui. Vous avez vu que nous ne sommes pas trop rentrés dans le détail. Nous allons faire des permanences à Cannes, Nice et d'Antibes – nous allons y revenir – pour les riverains concernés. Il faudra s'inscrire, et ce seront des rencontres individuelles. Nous vous montrerons les plans, les variantes. Ce seront des rencontres « riverain par riverain ». Nous ferons aussi des ateliers collectifs pour voir comment nous pouvons améliorer nos variantes et comment nous pouvons en trouver d'autres. Nous aurons des réunions de travail. Ce sera en juin et juillet 2019.

À la rentrée, nous ferons une réunion publique par secteur : une à Cannes et une à Nice – de mémoire –, et nous ferons un bilan de la concertation pour remonter vos propositions, dire quel est l'avis et quelles sont les contributions du public et des élus. La ministre prendra sa décision en fonction des contributions que vous aurez proposées et de la palette de solutions que nous présenterons.

Si nous sommes concrets – vous avez ces éléments sur le site –, vous avez :

- aujourd'hui la réunion d'ouverture ;
- un atelier collectif à Cannes pour la bifurcation le 26 juin prochain ;
- le 27 juin, ce sera à Cannes-La Bocca.
- des permanences : une pour Nice-Aéroport, une pour Nice-Ville et Nice-Saint-Roch, une pour Cannes, une pour Antibes ;
- des réunions de secteurs locales publiques comme aujourd'hui le 10 septembre et le 24 septembre prochain ;
- des ateliers thématiques sur toute la région. Sur Nice, ce sera sur la saturation ferroviaire. Je vous ai montré la bifurcation de Grasse, mais nous pourrons rentrer plus dans le détail sur ce qu'est la saturation ferroviaire ;
- la réunion de clôture qui aura lieu le 16 octobre 2019, à Nice.

Vous voyez que nous avons du temps pour examiner le projet, voir comment nous pouvons l'adapter, l'améliorer. C'est le but de la concertation.

Sur le site, vous trouvez le dossier de concertation que vous avez eu à l'entrée. Vous pouvez aussi donner vos avis dans des registres qui sont dans les communes. Il y aura des expositions, et vos avis et contributions sur le site internet où nous répondrons à vos propositions en vous expliquant comment nous les voyons. Quoi qu'il en soit, toutes vos contributions feront partie du dossier de concertation, et seront transmises à la ministre.

Je pense que c'est fini. Je passe la parole à Stéphane SAINT-PIERRE. Excusez-moi. Cela a été un peu long. Nous allons prolonger avec vos questions. Nous ne sommes pas forcément limités en horaire à 21 heures bien sûr.

ECHANGES

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour ces présentations.

Je vais vous donner quelques éléments indicatifs sur la manière dont nous vous proposons de travailler et d'échanger pour répondre à vos questions, et vous permettre d'exprimer vos contributions. Vous pouvez avoir des points de vue différents de ceux que propose SNCF Réseau ou entre vous si vous avez des prises de position sur certains secteurs et sur le projet lui-même. Ce que je vous propose, c'est d'être respectueux, de pouvoir être à l'écoute les uns des autres, et à l'écoute également des réponses que le maître d'ouvrage pourra apporter à vos questions et à vos sollicitations.

Si vous ne souhaitez pas que des photos soient prises par ailleurs – certains clichés sont pris –, signalez-le. Pour les téléphones, vous pouvez prendre les appels à l'extérieur s'il y en a, merci d'avoir conscience que cela impacte le déroulement de la réunion et des échanges.

Dernièrement, la séance est enregistrée ce qui permettra et de faire un *verbatim*, et d'avoir une note de synthèse de la réunion qui seront versés au bilan de la concertation. Quand vous souhaitez demander la parole, je vous propose donc de lever la main. Il y a deux personnes – nous allons nous répartir – dans la salle qui vous apporteront un micro. Attendez d'avoir le micro pour vous exprimer. Rendez le micro après vous être exprimé. Cela nous permettra de le donner à d'autres personnes, et présentez-vous lorsque vous prenez la parole.

Cela vous paraît-il clair ? Très bien. Écoutez, sans plus tarder, je vous propose – si vous le souhaitez – de pouvoir formuler vos questions ou vos contributions.

Première question, Monsieur, nous allons vous donner un micro.

Michel RAYBAUD, Association des Amis du Rail Azuréen et association DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

Bonsoir à tous. Je suis Michel RAYBAUD de l'association des Amis du rail et de l'association DEPART (Développement Environnement région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec le Rail et le Train). Je voudrais d'abord remercier des intervenants pour la qualité de leurs interventions, et pour les précisions et les éclairages qui ont été faits pour les futurs aménagements prévus dans les Alpes-Maritimes.

Je voudrais simplement rappeler un peu l'historique parce que, tout à l'heure, le Président GINESY ou Monsieur TABAROT ont rappelé que c'étaient de vieux projets. Je voudrais rappeler que la plaquette de la concertation du débat public de 2005 prévoyait la réalisation d'un projet de Ligne Nouvelle pour 2020, et une liaison entre Marseille et Nice en 1 heure 25. Forcément, nous avons bien conscience des difficultés et des aléas administratifs, et il est vrai que tout ce qui a été apporté comme éclairage confirme souvent ces difficultés.

Mais, j'ai une inquiétude pour la suite. Nous sommes bien dans des phases 1 et 2 et, ce qui nous intéresse particulièrement, ce sont les phases à venir (phases 3 et 4). J'ai bien entendu qu'ici que nous ne parlerions pas des futures lignes nouvelles et de la boucle entre Nice et Cannes, puis du prolongement entre Cannes et Le Muy, mais nous ne voudrions pas non plus attendre 2035, 2040, 2050 pour aller à Marseille en 1 heure 25 tandis que Bordeaux est desservi maintenant depuis 3 ans, Marseille est desservi depuis 20 ans. Il est vrai qu'à Nice, nous avons l'impression d'être toujours au bout du monde.

J'ai entendu aussi l'expression de « couloir méditerranéen », et les propositions entre Milan, Gênes, Marseille et Barcelone de s'inscrire dans ce type de corridors. Je vous remercie.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour votre question sur l'avenir des phases ultérieures du projet.

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

Pouvez-vous mettre la *slide* sur les scénarios de phasage du COI ?

J'entends votre demande, effectivement. Je confirme que ce n'est bien que sur les phases 1 et 2 que la concertation porte. L'élément de planification qui existe aujourd'hui ne concerne que les phases 1 et 2. Les deux éléments qui parlent des plannings de la suite sont :

- la loi LOM qui dit que les études se poursuivront pour les tracés et les gares nouvelles (ce qui est inscrit dans l'exposé des motifs) ;
- les propositions faites par le COI au Gouvernement : la première DM « anticipatrice » pour l'urgence est faite, et il y aura une deuxième DM qui interviendra en fin d'année.

Je vous ai dit que la phase 3 avait évolué en 2016 puisque nous avons étudié une variante à Cannes en non plus à Pégomas, dans la vallée de la Siagne. Il y a aussi le raccordement à Saint-Laurent-du-Var sur lequel il y a des optimisations à faire. Il y a la gare des Clausonnes qui n'a pas le même niveau de définition que ce que nous vous avons présenté dans la gare TER de Cannes-La Bocca. Nous voyons donc bien qu'une nouvelle phase d'études serait à lancer, et une nouvelle phase de

concertation, certainement. Cela ne dépend pas du maître d'ouvrage. Cela dépend du Gouvernement. Cela dépend des élus aussi qui vont appeler à activer leurs réseaux pour convaincre la ministre. Mais j'entends ce que vous dites, et ce sera évidemment pris en compte dans la concertation.

Ce que nous pouvons dire, c'est que c'est ce qu'a dit le COI. La loi dit que c'est le scénario 2 qui est retenu (le scénario central). Ça, c'est la participation « prévisionnelle » de l'État, même s'il faut multiplier par deux pour avoir le coût du projet. Il faut compter 2 milliards d'euros pour la phase 3. Vous avez ici la date de début des travaux, la phase prévisionnelle d'engagement des travaux. Voilà le schéma proposé au Gouvernement. Pour l'instant, il s'est prononcé sur un calendrier, puisqu'il a mis des dates de la phase 1 et de la phase 2. Il ne s'est pas encore prononcé sur les phases 3 et 4. Ce sera donc peut-être par une décision ministérielle l'année prochaine. J'entends ce que vous me dites, mais, évidemment, je ne peux pas me substituer à Madame BORNE. Les élus ont un rôle, évidemment, et je crois qu'ils sont très actifs dans la région sur ces sujets. L'avenir nous dira ce qu'il en est, mais j'entends évidemment, et votre contribution sera mise dans la concertation.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Nous avons deux questions : une là-bas, une autre ici, et ensuite nous reviendrons ici.

Germain Nallino, Les Amis du Rail Azuréen

Bonjour. J'interviens pour les Amis du rail. Au sujet de la troisième voie littorale entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, la DUP la prévoyait jusqu'à Nice-Saint-Augustin. Aujourd'hui, cette DUP a été prolongée, et nous pensons que le prolongement de cette voie est prévu avec l'ensemble du projet Ligne Nouvelle. C'est un point.

Le deuxième point, que vous n'avez bien sûr pas sollicité, c'est l'entrée sur Nice. Ce n'est pas du ressort du projet, aujourd'hui, mais c'est dans un projet futur. Il faut prendre les dispositions pour maintenir les installations et ne pas faire comme nous faisons actuellement, c'est-à-dire donner la possibilité à la Métropole de pouvoir utiliser les terrains SNCF pour la sortie de la voie rapide. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la gare de Nice-Saint-Augustin est aujourd'hui reculée de 400 mètres parce que, normalement, le projet à l'origine aurait dû être global.

C'est donc une question que je vous pose : dans quelles conditions allons-nous d'une part pouvoir rentrer sur Nice dans l'avenir, si nous conservons les installations qui existent aujourd'hui, c'est-à-dire les terrains ferroviaires ? Est-ce que l'on pourra faire une troisième ou une quatrième voie parce que la rétention sur la future gare de Nice-Aéroport va être importante compte tenu du nombre de

trains dans un sens et dans l'autre, toutes les 10 minutes ? Sur 2 voies, cela risque tout de même « d'être chaud ».

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

D'accord. Merci pour votre question.

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

Nous allons mettre la slide qui va bien. Je vais donner la parole à mon adjoint qui a un historique sur ce projet plus ancien que le mien. Je vais cependant dire quelques mots.

Vous avez absolument raison. Le projet dont je parlais sur la troisième voie est effectivement reconnu par la DUP. La DUP a été prorogée. Je fais juste une remarque, c'est que les études de la troisième voie datent de 2001, au moins, et j'allais même dire d'avant la création de RFF (Réseau Ferré de France). Vous savez qu'il y avait un organisme avant même la création de RFF, et il y avait des études sur la troisième voie. Ces études sont très anciennes. Elles étaient sur des technologies relativement anciennes avec des études qui ne correspondaient pas forcément aux besoins de services d'aujourd'hui. Elles étaient allées assez vite. De ce côté-là, nous pouvons les envier parce que les délais étaient assez rapides, mais les choses ont beaucoup changé, et avec l'ERTMS et un certain nombre de sujets, si nous pesons ce qu'apporte la troisième voie jusqu'à la gare de Nice-Saint-Augustin, et les projets que nous proposons qui sont aussi des aménagements de la ligne classique, vous allez voir la balance.

Nicolas GUYOT va essayer de vous montrer un peu la comparaison des deux systèmes. C'est ce que vous dites : « *Finally, il y avait une troisième voie, pourquoi ne pas l'utiliser ?* » Nous allons vous expliquer quelle est notre logique, mais votre contribution à la concertation sera mise également puisque c'est aussi une proposition que de réactiver la troisième voie. Nous allons vous donner quelques points de vue de notre analyse.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Lignes Nouvelle PCA

Nous avons en effet essayé de dresser une comparaison sur plusieurs points comme si nous étions dans une situation de comparaison entre les deux projets en repartant de la troisième voie qui existe aujourd'hui entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, et en envisageant de la prolonger, comme cela avait été le cas, jusqu'à Nice (c'est la deuxième colonne du tableau). À côté, vous avez le projet de la LNPCA (phases 1 et 2) que nous vous présentons aujourd'hui.

Vous avez eu la description technique. Les coûts sont à peu près comparables. Ils sont de l'ordre de 600 millions d'euros dans les deux cas quand nous actualisons les coûts qui étaient ceux des dernières études de la troisième voie jusqu'à Nice.

Au point de vue des services, en termes de densité de services, nous sommes un peu supérieurs avec le projet de la LNPCA puisque nous n'arrivons pas à mettre 6 TER par heure (1 TER toutes les 10 minutes) jusqu'à Cannes. Nous avons notamment le principe d'un TER pour 2 d'entre les 6 qui se terminait à Antibes, et nous n'avions plus que 4 au niveau de Cannes. Nous n'avions pas non plus la desserte en TGV de Nice-Aéroport, ou alors dans des variantes de projet dont le coût n'est pas celui qui est annoncé ici.

Nous n'avions pas non plus, dans le projet de troisième voie de l'époque, de déplacement de la gare de Cannes-La Bocca, et de création d'une gare au cœur du développement futur de Cannes sur le site de Cannes-Marchandises. Nous n'avions pas non plus de TER qui étaient systématiquement continus entre l'est et l'ouest de Nice.

Sur la slide suivante, nous pouvons aussi comparer les performances des deux systèmes en termes de régularité. Humblement, il est vrai qu'il y a 10 ou 15 ans, la problématique de la régularité n'était pas aussi « crucialement » posée qu'aujourd'hui. Peut-être que si nous refaisions les études, nous aurions une appréciation plus précise, mais ce qui est sûr c'est que l'accent n'était pas forcément mis dessus, et nous avons tout un ensemble d'aménagements qui, aujourd'hui, font partie du projet, et dont nous savons qu'ils contribuent activement à la régularité du système. Jean-Marc ILLES les a présentés tout à l'heure assez rapidement, mais il y a la dénivellation de la ligne de Cannes-Grasse, la quatrième voie en gare de Cannes qui permet de garer les trains ensemble en même temps à quai dans le même sens, et puis nous avons le système de signalisation ERTMS qui ne fait pas partie du projet LNPCA à proprement parler, mais qui est devenu un projet qui sera mis en service simultanément à la phase 1 de la LNPCA (2026, en gros). Il s'agit du renouvellement de la signalisation avec des performances bien meilleures, et qui permettra de rapprocher les trains entre eux. Ce système a un peu changé la donne.

Je reviens notamment sur ce que vous disiez au sujet de l'entrée de Nice. Il est vrai qu'il y a eu ce projet de rajouter une troisième voie, et qu'en effet, c'est dans un goulet d'étranglement qui est très étroit. En effet, la SNCF a passé des accords et a vendu du terrain à proximité de la gare de Nice-Saint-Augustin pour permettre aussi aux infrastructures routières de se développer. Ce n'est pas la raison principale pour laquelle nous déplaçons la gare de Nice-Saint-Augustin sur le site où

elle est aujourd'hui puisque la raison est plus « positive », en quelque sorte : c'est de la mettre au cœur du pôle d'échanges multimodal.

En tout cas, ce qui a changé la donne depuis 10 ans (les études remontent à 2008) pour cette deuxième phase de la troisième voie, c'est qu'avec ce nouveau système de signalisation, nous avons aussi une possibilité de rapprocher les trains très fortement sur cette section Nice-Aéroport/Nice-Ville avec, pour les techniciens, une possibilité de les séparer à 2 minutes (d'en faire circuler un toutes les 2 minutes) sans arrêt intermédiaire ou sans différence de temps de parcours. Nous avons un débit qui est fortement assuré et fortement augmenté. Cela a aussi changé la donne. En termes d'impacts, les deux scénarios sont assez différents puisque nous n'avons pas de mal à imaginer que la création d'une troisième voie sur un linéaire de plusieurs kilomètres entre Cagnes-sur-Mer et Nice, y compris la traversée du Var, cela faisait tout de même un certain nombre de dégâts. Nous avons prévu des acquisitions en essayant de les restreindre. Pour cela, nous avons prévu de serrer la nouvelle voie au plus près des voies actuelles ce qui a aussi des inconvénients en termes de travaux parce que nous travaillons près de voies en circulation. Il faut donc travailler un peu « à la petite cuillère », et nous sommes également obligés d'impacter beaucoup le service, ce qui sera moins le cas avec le nouveau projet qui n'est peut-être pas beaucoup plus rapide dans le temps – encore que, normalement, un peu plus –, mais qui va surtout consister en des projets ponctuels qui seront moins impactant, normalement, pour le service et pour les circulations pendant les travaux. C'est tout de même un aspect qui va être très important pour la mise en place du projet. Selon nous, même si c'est « argumentable » ou discutable, il y a tout de même beaucoup d'arguments qui font qu'avec les nouvelles technologies et l'avancée dans le temps, nous avons fait évoluer le projet et que, sur beaucoup de points, nous pensons qu'il est meilleur que le projet de troisième voie de l'époque.

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

Je rajoute juste un problème un peu technique, c'est qu'en regardant les études qui étaient un peu anciennes, nous voyons qu'elles étaient basées – comme Nicolas GUYOT l'a dit – sur le rapprochement des 3 voies avec des dérogations qui étaient de temps en temps acceptées dans les années 1970-1980, mais des entraxes aussi faibles sont totalement impensables aujourd'hui. Les mécaniciens descendent sur les 3 voies, et depuis l'accident de Brétigny qui a montré que l'agent de maintenance n'arrivait pas à accéder aux voies pour voir les aiguillages, il n'y a plus aucune dérogation pour avoir des entraxes autres que 5,50 mètres. Cela veut dire que même les études

de l'époque auraient beaucoup plus d'impacts sur le bâti parce que nous serions obligés de faire des entraxes d'au moins 5,50 mètres, voire de 7 mètres. Il faudrait donc reprendre les études.

Le projet a vieilli quelque part. L'ERTMS apporte beaucoup de puissance, et permet ces aménagements ponctuels, et non pas ces aménagements traumatisants et longs de troisième voie qui font beaucoup de dégâts. Le débat aurait pu avoir lieu il y a 5, 6 ou 7 ans, c'est vrai. Là, la balance est en train de pencher fortement du côté de ce projet. C'est pour cela que nous le présentons. Cela dit, le débat est ouvert.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous allons prendre toutes vos sollicitations. Monsieur ?

Bernard Heuze

Bonjour. Je représente les Bréguières de Mougins. Sur la phase précédente de concertation, il y avait un projet de gare à cet endroit-là. Je reviens sur votre première réponse à la première question. Vous évoquiez le cas des Clausonnes. Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a actuellement à cet endroit-là un grand projet de centre commercial. J'ai entendu dire que nous avons trouvé une solution pour cette gare, un petit peu à côté, mais à côté, vous n'êtes pas sans savoir que la CASA prévoit d'y faire son nouveau siège. Ce que je crains, c'est que si nous ne réservons pas dès à présent des emprises foncières, des emprises au sol pour assurer des emplacements pour les gares futures, d'ici là, il n'y ait plus d'emplacement. Je pense que c'est un élément important à prendre en compte, même si ce n'est pas le sujet de la discussion sur cette phase-ci.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Il s'agit donc de la question de l'emprise foncière pour l'aménagement des gares futures.

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

Nous sommes dans la projection puisque ce ne sont effectivement pas les études d'aujourd'hui. Ce que je peux vous dire potentiellement, c'est que nous avons discuté avec Monsieur le Préfet et les élus d'un complément de convention d'études pour aller jusqu'à cette fameuse DUP, que dans les propositions qui sont faites – soutenues, je crois, par la Région et par la Préfecture –, c'est qu'il y aurait un complément d'études aux études de l'enquête publique que la ministre décidera peut-être sur les phases 1 et 2, pour prendre justement les bonnes décisions foncières dans les zones où il y a vraiment un enjeu pour les prendre.

Nous n'allons pas forcément faire des études sur tous les tracés, mais aux endroits où il y a un enjeu, nous allons faire un zoom pour essayer de prendre les bonnes décisions foncières. Ce sera peut-être le cas à Saint-Laurent-du-Var, certainement même, puisqu'il y a une sortie à Saint-Laurent-du-Var où il y a un enjeu avec la circulation routière, et le Maire a besoin de savoir comment va évoluer ce quartier. Là, nous ferons donc peut-être une étude approfondie. C'est une proposition. Il faut que nous ayons une convention de financement, et nous n'en sommes pas là.

Au sujet des Clausonnes, que nous citions, nous avons eu un échange avec la CASA et Monsieur LEONETTI aussi sur l'emplacement. Il y avait aussi la mairie de Valbonne. Là aussi, il y aura peut-être ces études à faire. Il y aura certainement aussi la zone de Cannes-La Bocca avec les tunnels de part et d'autre. C'est une proposition qui est faite pour un financement complémentaire, mais il faut que la ministre nous dise « OK » pour cette suite.

Je crois qu'au niveau du Comité des financeurs, il y a eu un accord sur le montant financier global de la suite. Nous y pensons, nous réservons une partie pour faire ces études, prendre ces décisions et – comme vous le dites – réserver les terrains et voir aussi à en libérer pour ne pas bloquer d'autres projets locaux puisque nous parlions aussi d'emprises trop larges. Il y a les deux. Il y a réserver, mais aussi libérer. C'est bien ce que nous proposons pour la phase 3 dans les Alpes-Maritimes, mais aussi peut-être dans le Var. C'est une proposition qui sera probablement faite à la fin de la concertation. J'ai entendu votre proposition qui va dans le bon sens, à mon avis, et nous y pensons.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya)

Monsieur ? Parlez assez près du micro.

Max BASSI, Président de l'ACGP (Association Cagnoise des Grands Plans), Cagnes-sur-Mer

Je suis Max BASSI pour l'Association cagnoise des grands plans de Cagnes-sur-Mer. J'ai une question. J'ai vu dans l'enquête pour le pôle multimodal de Cagnes-sur-Mer qu'il était question d'une quatrième voie en gare de Cagnes-sur-Mer. Je m'aperçois que, dans tous les documents actuels de la LNPCA, il n'en est pas question. J'aurais donc tout simplement voulu savoir s'il y aura une quatrième voie à Cagnes-sur-Mer.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il donc toujours une quatrième voie sur Cagnes-sur-Mer puisqu'il était marqué dans la concertation de 2016 qu'il y aurait une quatrième voie prévue dans le projet en gare de Cagnes-sur-Mer ?

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

Non, mais il y a peut-être un historique.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Lignes Nouvelle PCA

Oui, la question se pose en effet parce que, jusqu'en 2016, cet aménagement faisait partie des aménagements potentiels.

Max BASSI, Président de l'ACGP (Association cagnoise des grands plans)

Dans l'enquête publique qui a eu lieu il n'y a pas très longtemps, cela est spécifié.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Lignes Nouvelle PCA

Oui, les études de recalage se terminant quasiment avant cette concertation-là, les documents de cette enquête contenaient encore l'information selon laquelle ce projet était encore « vivant ». Encore une fois, il se trouve qu'un certain nombre d'évolutions, dont l'ERTMS, dans les façons d'exploiter le réseau, etc., font que nous allons nous en passer. Ce n'est plus dans le projet.

Max BASSI, Président de l'ACGP (Association cagnoise des grands plans)

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ? Nous venons vers vous.

Alain PATALACCI

Je suis Alain PATALACCI. Vous basez beaucoup de choses en termes de performances, apparemment, sur l'ERTMS. Ce système a sûrement des qualités indéniables, mais l'ERTMS fonctionne avec du matériel équipé ERTMS. Je profite d'ailleurs de la présence de Monsieur TABAROT parce qu'il s'agit sûrement d'un financement très important. Peu de matériel est actuellement équipé ERTMS. Pour que ce soit efficace, il faut que pratiquement tout le matériel soit équipé parce que si nous panachons du matériel équipé et du matériel qui ne l'est pas, le résultat sera peu intéressant. J'aimerais donc savoir comment vous comptez financer l'équipement des engins. Je vous remercie.

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

Je propose peut-être à Philippe TABAROT de donner des éléments.

Philippe TABAROT, Vice-président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je vais essayer de répondre à votre question, et j'en profite pour revenir sur deux petits points qui ont été évoqués. Il y a un petit point concernant le phasage. Bien sûr que nous souhaitons – comme cela a été dit – enchaîner rapidement les phases 3 et 4. Nous avons vu la Ministre – comme je vous l'ai dit – avec le Président MUSELIER la semaine dernière, et nous lui avons confirmé que nous étions très heureux que sa Loi d'orientation des mobilités retienne notre projet, mais que notre projet avait besoin d'enchaîner les phases. Certes, nous avons besoin de montrer notre crédibilité et notre capacité à nous mettre d'accord sur le projet et à le soutenir tous ensemble.

Par contre, par rapport au scénario que proposait le Conseil d'orientation des infrastructures, nous préférons nettement un scénario 2+ plutôt qu'un scénario 2 – qui est le scénario plus ou moins envisagé aujourd'hui. Nous l'avons donc rappelé et, en gros, elle nous a laissé entendre qu'il fallait que nous avancions, que nous ayons un consensus sur les deux premières phases, et que seraient servis, au niveau des projets, ceux qui avanceraient le mieux et dans un plus grand consensus. D'où l'intérêt de mener rapidement ces réunions de concertation.

Je profite de l'occasion pour faire une petite parenthèse. J'ai parlé du COI. Nous sommes dans son département. J'ai remercié un certain nombre de personnes tout à l'heure, mais nous avons une personne qui a été déterminante dans le choix du COI sur notre projet, c'est le Maire de Cagnes-sur-Mer, Louis NÈGRE, qui fait partie du COI, et qui nous a vraiment aidés sur ce projet avec, bien sûr, Monsieur DURON qui présidait avec lui ce COI.

Sur l'ERTMS, je voudrais vous dire que nous avons conscience du coût que cela représente. Nous avons déjà budgétisé près de 28 millions d'euros pour faire le *retrofit* sur le matériel actuel sur l'ERTMS. Au niveau de l'Europe, nous sommes projet-pilote sur ce tronçon de Marseille-Vintimille. Nous attendons donc également des financements européens pour pouvoir mener cela à bien. Cela devrait commencer en 2024 pour être prêt en 2026 sur l'ERTMS.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Jean-Marc, avez-vous des précisions à apporter sur l'ERTMS ?

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

En quelques mots, dans le système actuel, un train fret, compte tenu des avertissements, va freiner. Quand nous aurons l'ERTMS, vous voyez que le train TER pourra se rapprocher au plus du train suivant parce qu'il aura en continu l'information par radio de la position du train suivant. Évidemment, il ne faut pas qu'il rentre dedans, mais ne vous inquiétez pas, c'est prévu pour la

sécurité. La continuité du système radio - et non pas des signaux – permet en temps réel que les trains se rapprochent plus. Pour simplifier, c'est ce que nous appelons l'ERTMS niveau 2. La France est la première à le mettre sur les lignes classiques avec le Danemark. Il y a aussi quelques exemples en Suisse, mais plutôt sur les voies rapides.

C'est une technologie qui transforme effectivement le réseau, et qui améliore vraiment la performance. Grâce à ce système, les infrastructures sont beaucoup plus légères, et elles sont mieux adaptées, d'où la comparaison qui a été faite tout à l'heure avec la troisième voie.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous avons donc trois questions, trois personnes. Monsieur ?

Philippe FOULON, habitant de Cagnes-sur-Mer

Philippe FOULON, je vis à Cagnes-sur-Mer, et je suis un peu sensible à tout ce qui se passe dans ma région. En fait, si j'ai bien compris, les phases 1 et 2 sont absolument nécessaires pour faire la phase 3 qui n'est pas à l'ordre du jour de notre réunion de ce soir. Je suis un peu comme Monsieur, et je m'interpelle un petit peu sur cette phase 3 qui semble vraiment révolutionnaire dans le sens où nous avons une région qui est tout de même « hyper » touristique. Multiplier par 2 ou par 3 des voies qui longent la mer, je ne sais si c'est vraiment actuellement une idée vraiment géniale, alors que la phase 3 me paraît effectivement vraiment très intéressante parce que je crois que c'est une voie qui doit être entièrement enterrée. Il n'y aurait donc aucune nuisance sur le potentiel touristique et esthétique de notre région.

Ma question est la suivante : les phases 1 et 2 sont-elles nécessaires pour la phase 3, et n'est-il pas plus intéressant d'attaquer directement par la phase 3 ?

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

OK. En tous les cas, c'est votre position, et je la respecte tout à fait. La priorité a été vraiment affirmée par le Gouvernement : c'est la désaturation des nœuds, et l'amélioration de la régularité. L'amélioration de la ligne existante par ces aménagements permet d'améliorer la régularité et d'augmenter la fréquence des TER sur le littoral. C'est tout de même sur le littoral qu'il y a le plus de monde. La priorité est donc à la désaturation – et je crois qu'il y avait aussi pas mal de gens qui le demandaient – et à l'amélioration de la ligne classique.

Entre parenthèses, aménager la ligne classique entraîne des investissements ponctuels. Il ne s'agit pas d'investissements tout le long de la voie. Nous aurons une voie de 200 mètres à Cannes, une

voie de 200 mètres à Antibes, une zone de 500 mètres touchée au niveau de la « bif' » de Grasse. Pour le reste, nous sommes dans nos emprises, et ce n'est pas du tout traumatisant.

Philippe FOULON, Cagnes-sur-Mer

La « bif' » de Grasse ?

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

La bifurcation de Grasse. Il est vrai que j'utilise de temps en temps du jargon d'ancien cheminot. Je parle de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse. Nous ne sommes donc pas dans quelque chose de traumatisant, et nous sommes bien dans la priorité de l'amélioration des trains du quotidien.

Cela dit, la phase 3 vise effectivement à desservir Sophia-Antipolis. C'est quelque chose avec un grand développement économique. Il s'agit d'ouvrir de nouvelles dessertes, d'accélérer les temps de parcours. Les phases 1 et 2 sont autoporteuses. À la fin des phases 1 et 2, il y aura un résultat socio-économique et il y aura un résultat pour la population, intéressant, mais la phase 3 est un complément pour aller plus loin.

Effectivement, la phase 3 permet d'accélérer les temps de parcours, et le fait de faire les phases 1 et 2 n'empêche pas – au contraire – de faire la phase 3 puisque justement – comme je viens de le dire –, nous allons essayer de faire les choses de manière cohérente pour que la phase 3 soit possible. Nous avons dit que, dans la gare de Nice-Aéroport, nous réservions la sixième voie à quai qui est nécessaire pour la phase 3. Les phases 1 et 2 n'empêchent donc pas la phase 3, mais elles seront déjà un résultat.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

Je suis Aurélien DELAY pour l'association DEPART. Je suis entièrement pour le projet dans son ensemble (phases 1 à 4). Je suis content que la phase 1 se concrétise et soit à l'horizon. Par contre, je suis beaucoup moins satisfait pour les phases 2, 3 et 4.

En ce qui me concerne, que vois-je dans le train ? Je vois un moyen de transport propre et massif parce que l'urgence climatique est là, et il y a vraiment énormément de déplacements qu'il va falloir transférer de la voiture vers des moyens propres. Je prends comme exemple la ligne 230 qui fait

Nice-Sophia-Antipolis. Pour cette ligne 230, je pense que nous pouvons dire que le Département a mis le paquet. Il y en a un toutes les 10 minutes en heure de pointe, c'est un double étage. Pourtant, il est plein à craquer. Certains ne peuvent pas monter, aux heures de pointe, et je pense que cela ne couvre même pas les besoins réels de transport entre Nice et Sophia-Antipolis. Je pense que la liaison Nice-Sophia-Antipolis est nécessaire.

Je veux revenir aussi un peu sur le fait de transformer la ligne littorale en RER. Je suis complètement sceptique quant au fait que les phases 1 et 2 suffisent à accomplir cela parce que, mettre à la fois TER, trains grande ligne, mais aussi du fret parce qu'il nous en faut sur une seule ligne, je suis sceptique. C'est pour cela que je pense que les phases 3 et 4 sont absolument essentielles.

Je ne vais même pas diviser mon propos en questions. Je vous donne juste ma revendication telle quelle : il faut absolument que ce projet se fasse le plus vite possible pour ses 4 phases. Je reprends pour moi la proposition de la CASA de faire les phases 1 et 2 tout de suite, mais aussi d'enchaîner avec les phases 3 et 4 tout de suite. Je pense que si nous sommes vraiment sérieux sur l'urgence climatique, en 10 ans, ce devrait être fait. Merci.

Applaudissements.

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

Cela n'appelle pas forcément de réponse, mais la position est très claire, et nous allons également la consigner telle quelle. Elle est vraiment très claire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame ? Repassez-nous le micro.

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

Bonjour, je suis Catherine SENS-MEYÉ, pour l'association « Basta Ligne Nouvelle Biot ». En fait, les questions que nous nous posons sont assez nombreuses. À l'issue de la dernière concertation, le projet reprend sur des bases nouvelles. Nous avons compris une chose, c'est que nous n'étions pas le corridor de Marseille-Gênes, mais que nous le sommes devenus. D'accord.

Pour le peu de lecture que nous avons eue sur le sujet, nous comprenons que cette signalisation ERTMS devient obligatoire. Nous avons également des questions sur le financement de cette solution – comme Monsieur – puisque je ne l'ai pas vue reprise dans le financement exposé au niveau du dossier de concertation. C'est le premier point. Je pense qu'il est bien de le faire, mais il est peut-être bien aussi de ne pas créer de confusion puisqu'il est bien dit dans le dossier de

concertation que ce projet est parallèle, et qu'il n'entre pas dans la concertation. Nous n'avons donc pas d'objection à améliorer les cadences, mais ce n'est pas sur ce projet-là que nous sommes concertés aujourd'hui. C'est le premier point.

Le deuxième point est le suivant : nous voyons que, effectivement, nous sommes preneurs de meilleures explications techniques sur cette histoire de troisième voie parce que nous restons sceptiques sur son abandon. C'est la première fois – et je tenais à vous en remercier – que nous avons des réponses un peu techniques sur l'abandon de la troisième voie. Nous sommes donc contents.

Pour ce qui est des phases 1 et 2, nous avons des questions qui concernent l'articulation entre les voies ferrées sur Nice, et la prolongation de ce projet sur une zone d'intérêt très important en ce qui concerne le transport, c'est Nice-Monaco que nous n'avons pas du tout évoquée puisque nous sommes donc toujours sur cette idée d'amélioration des transports du quotidien.

Vous savez qu'à « Basta Ligne Nouvelle », nous pensons que le coût de la boucle « n'en vaut pas la chandelle » en matière de transport du quotidien parce que nous sommes pour des solutions en réseau parce que les entreprises qui travaillent à Sophia-Antipolis n'ont pas majoritairement de personnes qui viennent de Nice, mais des personnes qui viennent de partout. Nous craignons que l'investissement transport qui va être majoritairement porté sur cette solution ferroviaire – je suis sur la boucle – ne rende pas service, surtout dans les délais où cela nous est proposé.

Nous tenons aussi à souligner le fait que cette solution ne nous paraît pas correcte parce qu'elle a soulevé, lors de la concertation, des objections dont nous n'avons pas entendu parler là. Vous me direz : « *C'est normal puisque nous sommes en phases 1 et 2* », mais je dénonce aussi le « saucissonnage », et j'aimerais savoir la chose suivante : comme vous l'avez évoqué brièvement tout à l'heure, nous aimerions avoir des garanties sur les études que nous avons demandées et qui, censément, devaient être positionnées à l'issue de la dernière concertation, à savoir les études de pertinence de la gare aux Clausonnes, ou en tout cas de la gare sur Sophia-Antipolis en regard de la réalisation d'une gare à Cannes, parce que ces deux gares sont très près, et que cela pose aussi des questions techniques. Bien entendu, il y avait aussi des études concernant l'impact sur la ressource en eau qui ont été bien précisées à l'issue de la concertation par le garant lui-même. Ce n'est donc pas une fantaisie. Nous sommes sur un site extrêmement sensible. La loi « Paysage » s'applique encore et – Dieu merci ! – pour des sites touristiques, nous avons encore des endroits où le paysage est à préserver au titre de la loi « Paysage ».

Ensuite, nous sommes extrêmement sceptiques sur la proposition de la boucle totalement souterraine. À ce stade des études, cela nous paraît une affirmation fantaisiste. Ce que nous souhaiterions, bien évidemment, comme vous l'avez évoqué, ce sont des garanties supplémentaires en matière d'études. Il y a l'inondation – je pense que je n'ai rien oublié – et, bien évidemment, l'impact environnemental dudit projet (phases 3 et 4) que nous aimerions bien voir positionnés en phases 1 et 2.

Nous n'avons pas de position de principe pour ou contre le train. Ce n'est pas de cela que nous parlons. Nous nous demandons si c'est faisable et si c'est raisonnable. Si ça l'est, démontrez-le nous par le biais d'études. Je vous remercie.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Ce sont des questions qui adressent à la fois les aménagements des troisièmes voies sur lesquels des éclairages nous ont été apportés, et un ensemble de questions plus détaillées sur la phase 3, notamment, avec la boucle qui desservirait Sophia-Antipolis, et évidemment des questions sur la phase 4.

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

Vous avez raison, le projet ne porte pas sur l'ERTMS, mais sur la concertation des phases 1 et 2. En revanche, vous avez rappelé qu'il était important d'expliquer que les évolutions des infrastructures des phases 1 et 2 s'appuient – la ministre le met d'ailleurs dans la décision ministérielle – sur la coordination des techniques que nous avons avec les collègues de l'ERTMS. Sans cette coordination et sans cette fusion technique – et non pas cette fusion « juridique » – des deux projets, nous n'aurions pas pu proposer des investissements plus légers pour les phases 1 et 2.

Sur le financement, je ne l'ai pas dit, mais Monsieur TABAROT a effectivement dit qu'il y avait un investissement de la Région sur le *retrofit* du matériel roulant. Le *retrofit* est le terme qui est employé – je l'ai découvert – pour parler de la mise à jour technique et technologique des instruments de bord des matériels roulants pour les rendre compatibles avec l'ERTMS. L'ERTMS est financé en grande partie par SNCF Réseau puisque SNCF Réseau devra de toute façon régénérer la signalisation. Elle aurait pu la régénérer à l'identique, c'est-à-dire changer les signaux comme ils sont aujourd'hui, mais elle en profite pour la changer en changeant de technologie, en mettant du digital et en améliorant la performance. Pour investir dessus, il est légitime que SNCF Réseau soit en charge de régénérer et de renouveler le réseau. Au passage, SNCF Réseau fait des

développements, et c'est pour cela que nous avons besoin de prendre un petit peu de sous à droite et à gauche. Concernant le matériel, il ne s'agit pas de fonds SNCF Réseau puisque le matériel ne fait pas partie de SNCF Réseau. Pour la partie voyage, ce sera SNCF Mobilité, mais pour l'infrastructure, c'est majoritairement un financement propre de SNCF Réseau.

Pour la présentation de la troisième voie, merci de votre retour. Si nous pouvons avoir des éléments complémentaires, cela peut sans doute être fait dans les ateliers riverains de Nice. Je vous invite peut-être à approfondir ce sujet avec Robert POLICHT et Nicolas GUYOT qui sont là si vous voulez des éléments complémentaires sur la troisième voie. Vous voyez qu'il y a des sujets qui posent questions sur les études antérieures, mais les ateliers riverains sont là pour cela, et je propose à Nicaya Conseil de faire peut-être un atelier riverains là-dessus sur la troisième voie. Pour l'organiser, le secteur de Nice me paraît le mieux adapté.

Je n'ai pas trop compris l'articulation des trains sur Nice. Il faudra préciser votre idée.

Vous avez dit que nous ne parlions pas de Nice-Monaco, mais à l'échéance du projet, nous avons bien 6 TER par heure entre Cannes et Menton. Cela passe donc par Monaco, et les trains s'arrêtent à Monaco. C'est bien là l'ensemble des projets qui fera qu'en phase 2, si nous avons toutes les installations prévues, et la signalisation qui va bien, nous aurons 6 trains par heure qui pourront partir de Cannes et arriver à Menton en s'arrêtant à Monaco. Monaco n'est donc pas oublié. Il y aura également un cadencement à Monaco, issu de ce projet, mais pas uniquement puisque ce cadencement sera également issu de la signalisation. Si nous sommes à cette échéance-là, nous avons bien ce sujet-là.

« Saucissonnage », non. Là, je ne peux pas accepter le terme puisqu'il y aura une enquête publique qui sera autoporteuse. Nous verrons ce que dira le commissaire-enquêteur. Nous verrons ce que dira le juge, mais si la Ministre va plus loin pour que nous présentions ce projet, il y aura une enquête publique à l'issue de cette séquence. Il sera alors de notre devoir que ce projet soit autoporteur et indépendant pour qu'il puisse résister à l'analyse d'une enquête publique et d'une DUP. En ce sens, ce n'est pas un « saucissonnage » puisqu'il y aura des infrastructures qui correspondront à un service. Il sera autoporteur, ce n'est donc pas un « saucissonnage ».

Après, vous avez effectivement émis des doutes sur la pertinence de la phase 3 à la fois en termes de services et de techniques. Nous ne pouvons pas faire les études de la phase 3 aujourd'hui. Si nous avons l'accord de la Ministre, nous avons dit que nous ferions peut-être des études complémentaires pour regarder les zones foncières. Je vois que vous êtes peut-être en phase avec les élus et la Région – et puis peut-être l'association DEPART – qui veulent accélérer la phase 3 et

les études. À cette occasion, nous regarderons mieux la faisabilité. Vous avez parlé des sols et de la géologie, et nous essaierons de voir quels seraient les problèmes, mais aujourd'hui, nous n'avons pas ce niveau de précision sur la phase 3 comme nous l'avons sur les phases 1 et 2. Cela veut dire que dans cette optique-là, il y aura bien une nouvelle phase d'études – vous avez raison – et une nouvelle concertation sur la phase 3. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous remettons ces sujets sur la table. Il n'y aura pas de décision sur la phase 3 sans que nous passions par ces phases-là. Mais, nous ne pouvons pas les faire aujourd'hui. Ce n'est pas l'objet de la réunion, mais j'entends effectivement vos nuances dans vos positions, bien sûr, qui sont tout à fait « entendables ».

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

Je voudrais faire une petite précision. Vous évoquez l'analyse sur les questions environnementales. Effectivement, dans le rapport que j'ai rendu en 2017, j'attire l'attention sur ce point. Mon rôle est d'attirer l'attention parce que le public avait formulé des avis et des questions, et que j'avais le sentiment que le public n'avait pas été complètement entendu, et qu'il n'avait pas eu toutes les réponses qu'il souhaitait.

C'est dans ce sens-là aussi que la Commission nationale du débat public lorsqu'elle a examiné ce rapport et le compte rendu du maître d'ouvrage de la concertation a dit qu'elle souhaitait qu'une attention particulière soit accordée aux questions du public sur 4 sujets :

- les questions d'environnement ;
- les questions de socio-économie, autrement dit le nombre de personnes qui viendront justifier les investissements ;
- les questions de financement ;
- les questions de saturation ferroviaire.

Je profite de l'occasion pour vous dire que, dans cette concertation, des ateliers sont prévus sur trois de ces sujets, mais pas sur le financement. Le maître d'ouvrage s'avoue incapable de faire part au public de propositions sur ce point. Nous n'allons pas en rediscuter. Je rappelle simplement qu'il y a une jurisprudence du Conseil d'État qui dit que nous ne pouvons pas valablement mettre à l'enquête publique un projet dont le financement n'est pas clair.

Je rappelle que le garant ne formule pas d'avis sur le projet. Il y a une autorité environnementale et nationale qui formule des avis sur des questions d'environnement, mais je n'en fais pas partie.

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

Je précise simplement, Philippe, que ce n'est pas le maître d'ouvrage qui engage les missions financement. C'est le Gouvernement qui le fait. Ce n'est pas de ma responsabilité.

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

Nous allons d'une précision à l'autre. Dont acte.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, puis le monsieur qui est juste derrière.

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 tout de même dire qu'il y a aujourd'hui une catastrophe environnementale. Il y a eu 1 500 tonnes de CO₂ qui ont été relâchées dans les airs par tous les avions qui ont circulé entre Paris et Nice. Il y a une catastrophe environnementale aujourd'hui. Elle a eu lieu hier, elle aura lieu demain, mais jusqu'à quand va-t-elle durer ?

Il y a une autre catastrophe environnementale : toutes les voitures qui circulent dans la région PACA. Juste pour vous donner un chiffre, un cinquième de la consommation de carburant en France est faite en région PACA. Par contre, il y a une bonne nouvelle, c'est que dans la loi d'Orientation des Mobilités (loi LOM), qui est en discussion au Parlement, il est annoncé que, d'ici 2040, ce sera la fin des véhicules polluants.

Il est aussi annoncé qu'il y aura la possibilité de faire des zones à faibles émissions, et que Marseille, Toulon et Nice seront *a priori* concernées par ces zones à faibles émissions parce que c'est un problème de santé publique imminent. Il faut savoir aussi que le véhicule propre et de masse est probablement quelque chose qui n'existe pas, et qui n'existera jamais parce que cela n'est pas compatible avec toutes les ressources qu'il faudrait extraire de la planète. Si nous pensons aux batteries, il faut qu'elles soient au lithium, si nous pensons à l'hydrogène, il y a autre chose, etc.

Finalement, si nous prenons tout cela mis bout à bout, à la fin, nous arrivons à une conclusion, c'est que cela va faire beaucoup de monde dans les trains. Forcément, cela va faire beaucoup de monde dans les trains. Ma première question est donc de savoir comment la SNCF s'y prépare, si les projections et les estimations de trafic que vous faites quand vous dites que le trafic va augmenter de 50 % au cours de phases 1 et 2, sont sur un modèle *business as usual* (nous continuons comme maintenant et avec un peu plus de trains, les gens prendront un peu plus le train), ou si vous prenez

vraiment en compte le fait que les gens vont devoir prendre plus de trains parce qu'ils auront beaucoup moins accès à la voiture. Comment la SNCF prend-elle cela en compte ?

Ce que je vais dire est peut-être un peu « pifométrique », mais j'ai l'impression que 50 % d'augmentation des trafics ferroviaires, ce n'est pas à la hauteur des enjeux. Si nous comparons le nombre de gens qui prennent le train et le nombre de gens qui prennent la voiture, quand plein de gens vont prendre le train, cela va plutôt faire du fois 4 ou du fois 6 qu'une augmentation de 50 % seulement.

Aujourd'hui, la concertation porte sur les phases 1 et 2. Nous disons que c'est une Ligne Nouvelle. En fait, c'est plus un schéma directeur de la ligne existante Marseille-Nice. Finalement, nous disons que c'est une Ligne Nouvelle parce que nous allons faire du nouveau avec la ligne existante. Pour cela, il y a tous les travaux qui sont prévus et que vous nous avez expliqués (dénivellations, bifurcations, nouvelles voies en gares, etc.). Même la gare souterraine de Marseille, finalement, est une espèce de grosse dénivellation de toutes les lignes. Nous, nous avons la bifurcation de Grasse. Dans le Var, ils ont la bifurcation de La Pauline, etc. Il s'agit donc, finalement, d'avoir la ligne existante sur ses deux voies la plus parfaite possible. Cela représente beaucoup d'ouvrages, et il est très bien de se concerter là-dessus. Je suis parfaitement d'accord avec le fait que, ces ouvrages, il faut les faire le plus tôt possible. Si nous pouvons donc les faire en 2026 plutôt qu'en 2033, le plus tôt sera le mieux.

Mais, à la fin de tout cela, nous n'aurons toujours qu'une seule ligne. Nous n'aurons toujours qu'une voie par sens et, aussi efficace que nous aurons voulu la ligne, cela ne suffira pas. Je vais dire les choses très clairement, je vais faire comme mon voisin, je ne vais pas poser de question, et je vais dire qu'il faut la Ligne Nouvelle Le Muy-Cannes-La Bocca-Sophia-Antipolis-Nice-Aéroport.

Nous n'avons pas parlé du coût, mais cette ligne-là, c'est 6 milliards d'euros. Cette somme peut paraître extrêmement importante, mais si nous nous rappelons ce que j'ai dit en début d'intervention à savoir que le cinquième des consommations de carburant en France a lieu en région PACA, cela veut dire que les automobilistes de la région PACA donnent au budget de l'État, via la taxe carbone, 1 milliard d'euros par an. Si cette part nous revient, en 6 ans, la Ligne Nouvelle est payée entre Le Muy et Nice.

Je voudrais aussi poser une autre question par rapport aux phases 1 et 2 par rapport aux schémas de service qui sont prévus. J'essaie d'assister autant que possible aux comités de lignes TER. À chaque comité de ligne TER, nous nous apercevons, dans les chiffres de trafic, que les TER dont le trafic augmente le plus sont les TER que l'on appelle « intervalles » (ceux qui font Marseille-Toulon-

Les Arcs-Cannes-Antibes-Nice). Qu'est-ce qui est prévu pour que nous augmentions fortement ce nombre de trains ? J'ai l'impression que, dans les phases 1 et 2 du projet, finalement, nous en sommes à continuer ces trains tels qu'ils sont aujourd'hui, peut-être en les faisant un peu plus grands. À un moment donné, ne pourrions-nous pas changer de dimension, y compris avant d'avoir la Ligne Nouvelle ? Ne pourrions-nous pas par exemple avoir l'ambition d'avoir 4 trains entre Marseille et Nice par heure ? Est-ce que c'est de la folie ou est-ce que c'est tout de même vers cela qu'il faut aller ?

Je vais terminer sur un dernier point. Je suis antibois, et je vais terminer sur un point sur Antibes. Je suis très satisfait que des travaux de quatrième voie à quai aient été retenus à Antibes. En tant que voyageur, je suis encore plus satisfait, qu'il soit prévu des accès directement depuis la gare routière jusqu'aux quais sans avoir à faire tout le tour de la gare. Finalement, c'est aussi comme cela que nous gagnons du temps, et c'est très bien. De la même façon, si nous pouvons le faire en 2026 plutôt qu'en 2033, ce sera encore mieux. Je vais donc terminer sur une petite note ironique, mais un challenge pour SNCF Réseau : vous aviez à côté de vous quelqu'un qui veut faire une quatrième voie à quai à Antibes – c'est dommage, Monsieur OCCELLI est parti –, mais la CASA veut faire un bus-tram d'Antibes à Sophia-Antipolis. Pour l'instant, nous ne sommes qu'au début du bus-tram. Il n'est pas encore en entier. Lequel de vous deux livrera son projet en premier ?

Applaudissements.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Lignes Nouvelle PCA

Je vais essayer de répondre à un certain nombre de points, mais il est sûr que nous pourrions en redébattre – et je ne doute pas que vous serez présent – lors des ateliers de la rentrée. Nous pourrions approfondir un peu plus.

Nous n'allons pas être prétentieux. Les prévisions de trafic et les prévisions socio-économiques sont une science difficile, comme l'économie. Nous l'entendons partout à la radio. C'est absolument nécessaire, mais c'est compliqué. Nous sommes dans un exercice sur lequel pas mal de gens réfléchissent. Nous ne sommes pas isolés, et il y a tout de même un cadre un peu national qui s'impose à nous dans l'exercice un peu réglementaire qui va nous accompagner jusqu'à la déclaration d'utilité publique parce que nous allons être obligés de présenter le dossier avec ses prévisions de trafic, sa rentabilité, sa « finançabilité » à des institutions comme le SGPI, le Service des Grands Projets qui s'occupe des Investissements et qui donne un avis avant l'enquête publique dans le dossier d'enquête publique.

Il y a donc un certain nombre de scénarios hauts et bas que nous travaillons dans un cadre, comme vous en entendez parler de temps en temps dans les scénarios de croissance de la population pour l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques). Nous avons donc des scénarios médians qui nous servent en général de base, et puis des scénarios hauts et des scénarios bas, à la fois en ce qui concerne les prix du baril de pétrole, en ce qui concerne le développement des modes alternatifs comme les cars Macron, comme le covoiturage, etc. Nous avons pléthore de variables sur lesquelles nous pouvons discuter et sur lesquelles chacun peut avoir son avis.

Nous ne dimensionnons donc pas le système en mettant tous les critères en haut. Cependant, il est vrai que les choses changent et que nous faisons des tests avec des scénarios de plus en plus optimistes pour le train en PACA, en particulier. Tout ce que vous dites au sujet de la capacité probable de report modal de la route sur le fer est vrai en PACA. C'est en effet une région très congestionnée parce que les populations sont très concentrées, parce que c'est linéaire et que cela suit principalement la voie existante, etc.

Il faut se dire aussi qu'en commençant par travailler sur la ligne existante avec tous les aménagements que nous avons développés et que nous imaginons en phases 1 et 2, nous cherchons à optimiser l'utilisation de l'outil dont nous disposons et à l'améliorer. Pour cela, nous prévoyons un certain nombre d'aménagements qui vont pouvoir être utilisés peut-être plus que ce que nous prévoyons.

Nous avons également de la marge de manœuvre sur la capacité d'emport du matériel roulant et, dans nos scénarios, quand nous disons que nous mettons 6 TER par heure par sens entre Cannes et Nice ou entre Cannes et Menton, nous pouvons imaginer que, dans un premier temps, ce soient des trains de 110 mètres, dans un deuxième temps, des trains de 220 mètres, et qu'à terme, ce ne soit que des trains de 220 mètres. Cela fait tout de même des augmentations de capacité de places importantes.

Une deuxième piste, si jamais la fréquentation des trains explose, est que la réponse peut être aussi de modifier les schémas de desserte que nous envisageons. Nous avons suffisamment répété – même si je pense que le concept est un peu compliqué – que la limite de notre système aujourd'hui, c'est le mélange, sur une même ligne, de trains qui ne vont pas à la même vitesse. Évidemment, si nous faisons du métro, tous les trains s'arrêtent toujours au même endroit, qu'ils ont tous la même vitesse, nous pourrions en mettre plus. Ce ne sera pas évident partout, mais nous pouvons faire plus de capacité encore avec la même ligne.

Il restera évidemment à aménager les gares et les pôles d'échanges multimodaux (PEM), ce qui n'est pas uniquement l'affaire de la SNCF Réseau, mais qui est l'affaire de toutes les collectivités territoriales impliquées les transports. Il y a donc un chantier que nous allons certainement aborder ensemble encore pour 10 ou 15 ans, et nous verrons comment les choses évoluent, si vous avez raison de penser que les prévisions sont erronées d'un facteur 10, ou pas. En tout cas, nous n'avons pas un projet totalement bridé et, en allant au bout de ce que nous pouvons faire sur les lignes existantes, nous commençons par exploiter au mieux ce dont nous disposons en y mettant l'argent nécessaire.

Sur les intervalles plus spécifiquement, il est vrai que ce sont les trains rapides qui vont de Marseille à l'Italie en ne s'arrêtant que dans les grandes métropoles, et en offrant un service dans un temps concurrentiel avec la route. Nous savons que la Région est, depuis longtemps, attentive à ce service qui, en effet, répond très bien, et elle a une volonté de développer fortement ce service. Dans les études que nous avons faites, nous prévoyons d'augmenter le nombre de trains possibles entre Marseille et Nice, que ce soient des TGV ou que ce soit des TER intervalles. Je dirais que, du point de vue de l'utilisateur, il peut y avoir une différence de politique, mais en tout cas, ce sont des services de même type.

Je ne rentre pas complètement dans le détail, mais dans ce que nous avons bâti, il y a un moyen de mettre aussi plus de TER rapides entre Marseille et Toulon. Mais, il faut reconnaître que, si nous voulons franchir un cap supplémentaire, c'est toujours ce que nous avons dit : pour séparer les circulations rapides et les circulations lentes, il faut créer une capacité et multiplier le nombre de voies. C'est en effet la phase 3 et la phase 4 du projet, à terme.

Ce que vous voyez apparaître sur le schéma, ce sont les 3 sillons, notamment de la phase 2. Les 3 sillons rapides sont les sillons qui sont colorés. C'est un peu compliqué pour les gens qui ne connaissent pas cette représentation. C'est une représentation que nous utilisons beaucoup dans le ferroviaire : un trait représente un train circulant dans chaque sens, en aller-retour, en quelque sorte. Ce schéma représente ce qui peut circuler sur le réseau pendant une heure au maximum, en général en heure de pointe.

Il y a une codification couleur qui va avec cela. Les TER sont en bleu quand ils s'arrêtent partout (omnibus). Ils sont en jaune quand ils sont plus rapides, et les trains rapides – qui, encore une fois, peuvent être des TGV ou des intervalles – sont en rouge, en rose ou en violet. Nous voyons – j'espère que vous voyez – que de Marseille à Nice, il y a trois traits multicolores et 3 traits de couleur

rouge, rose et violet. Ce sont les 3 sillons rapides dont nous parlons. Cela en fait un de plus qu'aujourd'hui, c'est-à-dire 50 % de plus, tout de même, potentiellement.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour ces précisions. Monsieur TABAROT ?

Philippe TABAROT, Vice-président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je voudrais dire deux ou trois mots par rapport à des points qui ont été évoqués.

Le Département a fait beaucoup d'effort pour la ligne de car 230. Cela a été repris par la Région dans le cadre de la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République). Nous avons augmenté également la fréquence et le cadencement. Encore lors de notre rendez-vous de la semaine dernière avec la Ministre, nous avons parlé de notre volonté de pouvoir permettre à cette ligne d'utiliser sur l'autoroute la bande d'arrêt d'urgence en site propre pour gagner du temps sur le trajet. Nous sommes en train de discuter étroitement avec la métropole niçoise pour trouver la meilleure formule – ou la formule la moins pénalisante possible – par rapport à la volonté de la métropole de ne plus voir de gare sur la Promenade des Anglais pour qu'il n'y ait pas de rupture de charge qui soit pénalisante, nous essayons de trouver avec eux une bonne formule. En tout cas, la 230 fonctionne très bien, mais elle ne pourra pas régler tous les problèmes de transport de Sophia-Antipolis qui s'est tout de même développée de manière exceptionnelle pendant toutes ces années, qui gagne encore 1 000 emplois par an au profit de notre région, mais qui a bien sûr des difficultés d'enclavement. Si – comme nous le souhaitons tous – nous arrivons un jour à pouvoir faire la phase 3 le plus rapidement possible, se dire que Sophia-Antipolis pourrait être à 7 minutes de l'aéroport Nice-Côte d'Azur, ce serait assez exceptionnel.

Le deuxième point concerne Monaco. Nous n'avons pas oublié Monaco. Monaco est notre quotidien puisque nous avons environ 10 à 15 000 azuréens qui vont travailler en principauté. Nous avons des relations étroites avec le gouvernement qui nous a soutenus sur tous nos projets. Quand nous leur avons dit que, pour avoir des trains de meilleure capacité, il fallait augmenter et allonger les quais sur la gare de Riquier. Ils ont participé financièrement. Aujourd'hui, nous leur demandons de participer également au niveau du service qui est rendu à Monaco. Il est normal qu'ils participent financièrement, et ils l'ont fait. Il y a quelques années, ils avaient également financé du matériel. Nous voyons donc qu'à travers ce projet, nous pourrions encore augmenter la desserte de la principauté.

J'ouvre une parenthèse, mais nous travaillons également sur d'autres projets avec eux, un petit peu sur le routier à travers le plan d'investissement autoroutier, et sur un projet de navette maritime. Vous aurez l'occasion d'en entendre parler. C'est la Métropole qui pilote cela avec la Principauté de Monaco.

Le troisième point concerne la mission de financement. Elle est indispensable. Le garant nous a rappelé la règle. Là aussi, nous avons rappelé à la Ministre que nous attendions cette étape. Elle nous a dit : *« Vous avez eu votre décision ministérielle. Bien sûr que vous aurez votre mission de financement. C'est normal, et cela viendra incessamment sous peu »*.

Monsieur QUINTON, l'augmentation du trafic, nous y croyons beaucoup. Je vais vous donner un petit exemple. Peut-être cela n'a-t-il pas été le cas pour tous les usagers du TER, mais sincèrement, en ce moment, sur la Côte d'Azur, nous avons plutôt de bons chiffres. Il n'y a pas eu de mouvement social trop fort ces derniers temps, il n'y a pas eu trop de problèmes au niveau du matériel. Je touche du bois, et je sais que cela peut être la catastrophe demain matin, mais nous avons de très bons chiffres comme nous n'en avons pas eu depuis un certain nombre d'années, pour l'instant. Je dis bien *« pour l'instant »*. Par contre, automatiquement, quand les chiffres sont meilleurs en termes de régularité, quand il y a moins de trains supprimés et quand les trains sont plus ponctuels – ce que je vais dire paraît totalement idiot –, il y a une augmentation immédiate de la fréquentation. Clairement, si nous arrivons à avoir des trains plus robustes, des trains à l'heure, moins de trains supprimés, un opérateur performant, nous savons très bien que cela va aller de manière exponentielle au niveau des usagers, notamment par rapport à tous les titres de transports intermodaux que nous allons mettre en place sur l'ensemble de la région et donc sur le département des Alpes-Maritimes.

Le dernier point concerne la ligne des métropoles qui a été évoquée, oui, nous souhaitons développer cette ligne qui relie Marseille-Toulon à Nice. C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de la concurrence, nous avons choisi deux lots : l'étoile ferroviaire niçoise et, en premier lot, cette ligne des métropoles parce que nous considérons que le service n'est pas à la hauteur aujourd'hui, qu'il peut s'améliorer. Cela se fera avec l'opérateur historique, cela se fera avec un nouvel opérateur, mais il faut tout revoir. Il faut revoir le matériel parce que nous ne pouvons pas indéfiniment continuer à voyager en corail sur cette ligne qui date d'un autre siècle – c'est le cas de le dire –, même s'ils sont quelquefois un peu plus confortables encore que les trains les plus récents. Nous avons besoin de nouveau matériel sur ce secteur. Nous avons besoin de petites

restaurations, nous avons besoin d'évolutions au niveau de la distribution et, bien sûr, nous avons besoin de dessertes plus importantes et d'un nombre de trains plus important.

Je le disais rapidement dans mon intervention tout à l'heure, Nice est pénalisée depuis quelques années par rapport à des dessertes qui se sont arrêtées. Le train de nuit a été supprimé. Il s'arrête à Briançon aujourd'hui alors qu'il allait jusqu'à Nice. Le Bordeaux-Nice est devenu un Bordeaux-Marseille. Le Luxembourg-Nice n'existe plus. Nous espérons que, peu à peu, nous allons de nouveau pouvoir désenclaver Nice au niveau ferroviaire. Cela passe par ces projets d'infrastructure. Cela passe par d'autres opérateurs que la SNCF pour exploiter ces lignes et, pourquoi pas, l'opérateur national pourra peut-être revenir sur un certain nombre de ses décisions, et prendra la décision de remettre des trains qu'il avait supprimés il y a quelques années. En tout cas, nous sommes conscients de ces difficultés, et je pense qu'avec ce projet, avec les infrastructures supplémentaires, nous pourrons mieux desservir la capitale azurée.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Philippe TABAROT, Vice-président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

J'arrête, Monsieur le garant. C'était ma dernière intervention.

Pascal CINQUANTA, collectif LEF

Monsieur TABAROT, je voudrais revenir un peu sur ce que vous venez de nous expliquer. Je suis Pascal CINQUANTA pour le collectif antibois LEF (Liberté, Égalité, Fraternité) et la défense des intérêts territoriaux. Par rapport à cela – si vous voulez –, à un moment donné, par rapport à la SNCF, il y a un projet bien élaboré qui est mis en place, mais qui, aujourd'hui, malheureusement, est pénalisant pour les infrastructures existantes. Aujourd'hui, il y a des projets qui sont montés sur la CASA, qui ont été mal exposés aux citoyens, comme c'est le cas par exemple par rapport à la zone de Valbonne, d'Open Sky, pour parler ouvertement. Vous avez parlé tout à l'heure de Sophia-Antipolis qui donne un développement de 1 000 emplois supplémentaires par an, c'est très bien, mais Sophia-Antipolis vient tout de même de fêter son cinquantième anniversaire. Au bout de ces 50 ans, nous nous apercevons que Sophia-Antipolis a mal été « infrastructurée » au niveau des dessertes. Il y a un retard « monstre » sur tout ce qui est au niveau des projets, et des grands projets. Aujourd'hui, tout cela est pénalisant par rapport à la citoyenneté. C'est pénalisant par rapport aux gens locaux. Aujourd'hui, nous sommes partis sur des projets qui vont éventuellement lier, par

rapport à la phase 3, parce que nous avons tout de même particulièrement parlé aujourd'hui de la phase 3, même si ce n'était pas le sujet à l'ordre du jour.

Je me permets de revenir aussi là-dessus. Cette phase 3 va impacter certaines choses. Aujourd'hui, il ne faut pas oublier une chose. Il y a des projets qui sont menés. Monsieur le président de la CASA, excusez-moi, a dit dans un article et dans une émission de télévision, il n'y a pas longtemps, qu'il était cardiologue. Il est en train de faire mourir les artères de la ville. Les artères de la ville vont être pénalisantes. Cela veut dire que, à un moment donné, il faut accélérer le mouvement pour qu'il y ait un soulagement de cette voie, qui est en consultation. Il faut voir aussi au niveau du tracé du trajet parce que cela impacte aussi quelques villes. Biot est un village. Comment va-t-on faire traverser Biot ? Tout cela, c'est une discussion qu'il faut avoir avec les citoyens, c'est une discussion qu'il faut avoir avec les représentants locaux, et pas simplement avec les présidents d'associations. Il faut entendre aussi le public.

Je vous fais part de ce que je ressens et de mon sentiment. Je répondais à Monsieur TABAROT que, justement, cette histoire de 1 000 emplois, c'est une bonne chose, mais à un moment donné, il faut savoir que sur la zone de Sophia-Antipolis, il y a plus de 600 000 mètres carrés de bureaux qui sont abandonnés. À un moment donné, au lieu de donner des permis à droite et à gauche, nous pouvons faire des réhabilitations ou des changements d'affectation sur ces infrastructures. Je pense que cela serait non seulement dans l'intérêt de la planète et de l'écologie, mais aussi du bien-être. Excusez-moi.

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

Merci de votre intervention qui se suffit à elle-même, je pense.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

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

De la salle, Catherine

Bonjour. Merci, je me fais un peu la porte-parole des habitants qui se trouvent aux alentours de la Valmasque. Évidemment, nous souhaitons avoir plus de détails sur ce projet dans cette phase-là, mais ce n'est effectivement pas d'actualité. Je tenais tout de même à rappeler que les habitants sont très inquiets d'une part en ce qui concerne les questions d'environnement, mais également par rapport à leurs propres habitations, etc. Il y a une inquiétude générale. Merci, mais je ne sais pas si vous avez une réponse à faire dès maintenant.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je crois qu'il a été évoqué que si la phase 3 du projet devait voir le jour, il y aurait une nouvelle concertation.

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

L'idée, c'est cela. C'est que nous sommes vraiment dans une logique où nous avons dit qu'il y aurait éventuellement une phase d'études qui pourraient se conduire, avec l'accord du Gouvernement, dans laquelle nous regarderions les impacts fonciers et les impacts sur les hommes quand il y a vraiment un enjeu pour la population et pour les maires – nous parlions du projet des maires –, pour rendre tout cela compatible. Ce sera dans la phase suivante, et de toute façon, il y aura une concertation derrière cela avec le public pour voir ces impacts-là. Je pense qu'il faut peut-être se réserver pour ce moment-là, même si les études avaient été faites dans la phase précédente. J'entends votre message sur l'inquiétude qui est très clair. Nous « prenons date » pour la suite.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons prendre les dernières questions. Monsieur ?

Jean-Marc CHIAPPINI, adjoint à la mairie de Cannes

Bonjour. Je suis Jean-Marc CHIAPPINI. Ce n'est pas une question. C'est d'abord pour vous remercier parce que nous avons mis en place une concertation avec vous. Vous êtes venus sur le terrain, vous nous avez écoutés, et nous pouvons rassurer un peu le public qui a effectivement peut-être des inquiétudes tout à fait légitimes. Je pense que le sens de ce service de concertation est de permettre de gommer toutes les inquiétudes. Forcément, les phases 1 et 2 sont l'actualité. Effectivement, faire Nice Aéroport, Cannes, Nice, cela me paraît aujourd'hui une urgence. Cela ne permettra pas de tout solutionner, mais, en même temps, cela commencerait à être un début de réflexion et un début de solution.

Nous attendons donc avec impatience de vous voir à Cannes puisque nous vous avons déjà reçus en présélection avec des associations – c'était il y a un mois – qui ont participé de manière très active et ont pris des positions judicieuses. Nous pensions même qu'elles ne seraient pas si affirmées dans le bon sens. Nous continuons donc à vous attendre avec impatience à Cannes pour avancer dans ce projet qui nous tient à cœur, forcément. Cette quatrième ligne au sein même de la gare centrale est importante. Nous n'avons pas rappelé que l'actuelle gare de Cannes-La Bocca serait rasée. C'est un point important pour effectivement mettre en place. Je suppose que c'est la tendance actuelle que les Cannois doivent avoir. Il est prévu que vous veniez faire une concertation

le 24 septembre prochain, me semble-t-il ? Il y en aura en juin et une réunion publique en septembre. Est-ce bien cela ? Nous serons là. Merci, en tout cas, pour votre travail.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons prendre une dernière question. Monsieur ? Le micro vous est apporté.

Jean-Pierre LORGNET, usager

Bonsoir. Je m'appelle Jean-Pierre LORGNET, je suis juste un abonné au réseau, et je voulais faire en effet la conclusion. Nous sommes peut-être un jour historique : le 18 juin 2019. Si j'ai bien compris, la loi LOM est passée. Si j'ai bien compris, nous lançons la concertation préalable sur ce dossier extrêmement important pour l'avenir de la Côte d'Azur. Ma question était la suivante : justement par rapport à l'avenir et à l'ERTMS, j'ai vu que le test d'ERTMS en France pourrait être mené sur la ligne Cannes-Grasse en 2020. Pouvez-vous nous donner les échéances sur les premiers tests ERTMS en France ?

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

En fait, les travaux de l'ERTMS vont commencer à Menton. Ils vont progressivement se rapprocher de Marseille, et la ligne Cannes-Grasse fait partie de la ligne qui sera équipée de l'ERTMS. Il est évident que la mise en service du premier tronçon sur la Côte d'Azur est plutôt à 2025. Pour qu'un tronçon soit mis en service en totalité – comme cela a été dit par Monsieur TABAROT et par l'intervenant –, il faut à la fois décliner le matériel roulant dans un parc dédié et équiper l'infrastructure. Ce n'est que quand les deux sont déployés que nous pouvons mettre en service. L'ERTMS Côte d'Azur est donc prévu pour 2025.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous remercie beaucoup pour votre présence, votre participation et pour la qualité des échanges. Les prochaines rencontres qui sont organisées vous permettront soit d'approfondir votre connaissance de certains aspects du projet, soit de faire part de vos questions et de vos interrogations aux équipes de SNCF Réseau qui seront mises à votre disposition. Vous retrouvez tous ces éléments sur le site internet. Il y a encore des lieux qui sont en train d'être précisés. Quand ils n'y sont pas, ne vous impatientez pas. Nous le faisons au fur et à mesure de la concertation.

En tout cas, je vous remercie beaucoup pour votre participation, et je vous souhaite une bonne soirée. À très bientôt.

La réunion se termine à 21 heures 40.