

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

## REUNION PUBLIQUE LOCALE

MOUGINS, 18 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 31/10/2016

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



# SOMMAIRE

<b>MOT D'ACCUEIL DE MONSIEUR LE MAIRE</b>	<b>3</b>
<b>PRESENTATION DES PARTICIPANTS</b>	<b>6</b>
<b>PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR</b>	<b>8</b>
<b>ECHANGES AVEC LA SALLE</b>	<b>18</b>

*La réunion s'ouvre à 18 heures 11.*

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

## MOT D'ACCUEIL DE MONSIEUR LE MAIRE

### **Richard GALY, Maire de Mougins**

Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien, nous allons commencer. La réunion était prévue pour 18 heures. La salle continue de se remplir et c'est très bien.

Je voudrais vous remercier de votre présence nombreuse ce soir pour un projet important. C'est bien que les Mouginois se mobilisent, déjà pour avoir de l'information, puisque sachez que nous sommes bien dans le cadre de l'information aujourd'hui. Nous sommes vraiment en phase très préalable, je dirais, d'un quelconque projet. Différentes études ont été faites, mais en tout cas, nous allons être en phase de concertation très prochainement, dans les deux mois qui viennent. En tout cas, aujourd'hui c'est de l'information.

J'ai évidemment sollicité SNCF Réseau pour organiser cette réunion. C'est effectivement à ma demande que SNCF Réseau a accepté de venir vous faire ces présentations, suggestions, propositions et variantes sur la fameuse Ligne Nouvelle, puisqu'on l'appelle comme cela. Ce n'est plus du TGV, ce n'est plus une LGV (Ligne à Grande Vitesse), c'est une Ligne Nouvelle.

Je vous présente Monsieur Jean-Michel CHERRIER, qui dirige le programme de SNCF Réseau, Monsieur Roland LEGRAND et Monsieur GUYOT qui sont parmi les responsables du projet sur le plan technique. Je vous présente Monsieur SAINT-PIERRE qui fera l'animation de cette soirée.

Tout d'abord, je crois qu'il faut bien comprendre que nous sommes dans un contexte particulier. Je ne ferai pas un long discours, mais nous sommes dans une situation un peu spéciale sur la Côte d'Azur, puisque 90 % de la population habite sur à peu près 10 % du territoire, et que nous sommes un peu contraints en termes de circulation, vous le voyez tous les jours. Cela devient de plus en plus crucial.

C'est très important, et un peu plus dans les grandes villes que sont Nice, Antibes ou Cannes, mais Mougins est maintenant impactée par une circulation de plus en plus importante, puisque nous sommes un peu en proie aux déplacements pour Sophia-Antipolis, en particulier, et entre Cannes et Grasse. Ce sont tout de même près de 200 000 voitures qui traversent la ville de Mougins chaque jour, que ce soit en remontant (des véhicules sur l'autoroute et la pénétrante) ou que ce soit d'autres véhicules sur nos routes départementales ou l'ex-route nationale (RN) 85.

C'est pour nous un enjeu important que de trouver des solutions au niveau des déplacements, de la mobilité. Maintenant, on ne parle plus de déplacements, mais d'intermodalité de déplacements. Ce sont des néologismes auxquels il va falloir s'habituer, mais il s'agit toujours de la même chose : savoir comment on se déplace et comment on peut ne pas attendre dans des bouchons. C'est dans ce contexte général que nous travaillons au niveau de la commune – c'est une chose –, mais aussi au niveau des agglomérations, et celle des Pays de Lérins en particulier.

Vous savez que Mougins fait partie de la Communauté d'agglomération des Pays de Lérins (Mougins, Le Cannet, Cannes, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer). Nous avons ce que l'on appelle un SCoT (Schéma de Cohérence Territorial) avec la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse. Le Pays de Grasse, ce sont 27 communes autour de Grasse qui sont aussi concernées par ces déplacements. Nous avons donc un schéma de cohérence territorial entre le Pays de Grasse et le Pays de Cannes. À cet échelon, nous travaillons sur les déplacements et les systèmes de déplacement pour améliorer les structures routières et essayer de trouver des solutions à nos déplacements. Il y va bien sûr de la qualité de la vie de chacun, c'est du quotidien.

Dans ce cadre général, les déplacements, c'est aussi le TER, et nous avons aujourd'hui des lignes qui sont un peu saturées, et même très saturées sur les Alpes-Maritimes. Nous avons aussi la ligne Cannes-Grasse qui, elle, est présente depuis une dizaine d'années maintenant, mais qui ne suffit pas aux déplacements. Elle mérite très certainement d'être développée ; c'est d'ailleurs le cas.

Je vais ouvrir une parenthèse, mais les travaux du PN 5 (passage à niveau n° 5) ont repris ces derniers jours pour permettre de supprimer le passage à niveau qui est à côté du casino. Le tout est dans un projet général de doublement de la ligne pour pouvoir passer avec une cadence supérieure. Aujourd'hui, nous avons 1 train/heure aller-retour, cela fait 2 passages. Il s'agit de passer à 2 trains/heure et pourquoi pas à 4 par la suite, bien entendu en mettant en place des infrastructures un peu plus efficaces et en évitant ou supprimant les passages à niveau. Vous voyez qu'au niveau du TER, un travail se fait aussi par SNCF Réseau.

Je monte un peu en gradation par rapport aux déplacements, mais il s'agit aussi des déplacements ferroviaires interdépartementaux et régionaux. Là, nous sommes dans le principe de la Ligne Nouvelle et cette ligne va vous être présentée. Cette Ligne Nouvelle, on en parle depuis longtemps, cela fait 20 ou 25 ans que l'on en entend parler, mais les choses peuvent se préciser dans les années qui viennent. Encore une fois, nous sommes là pour faire de l'information et pour que vous puissiez poser des questions et nous faire part de vos suggestions, propositions ou réflexions sur le projet.

Très rapidement, cette ligne que l'on cherche à développer entre Marseille et l'Italie va se faire en 3 priorités. Il y a la Priorité 1, la Priorité 2 et la Priorité 3, si tant est que la Priorité 3 reste une priorité, mais on l'appelle comme cela. En ce moment, tout est prioritaire.

La Priorité 1, c'est :

- un morceau de ligne LGV entre Marseille et Aubagne ;
- la traversée des Alpes-Maritimes.

Cela fait partie de la Priorité 1. En tout cas, c'est ce qui pourrait se développer d'ici 2030. On vous donnera plus de précisions tout à l'heure.

La Priorité 2, ce serait :

- entre Aubagne et Toulon, du côté ouest de la région ;
- entre Le Muy et les Alpes-Maritimes.

La Priorité 3 est à échéance 2050. On m'expliquera comment cela reste encore une priorité. La Priorité 3, ce sera finalement de terminer, entre Toulon et Le Muy, la partie qui pourra, peut-être, emprunter la ligne

actuelle, l'élargir, etc. Vous savez que dans le Var, ils ne sont pas prêts d'accepter une Ligne Nouvelle, mais plutôt un élargissement de la ligne actuelle. La technicité, je la laisse expliquer aux spécialistes.

Voilà comment les choses peuvent se présenter d'ici 2050. Vous voyez que c'est d'ici 2030 pour la Priorité 1, qui nous concerne c'est-à-dire la partie Alpes-Maritimes.

Autant vous dire que nous sommes un certain nombre d'élus des Alpes-Maritimes à avoir réclamé du souterrain, cela va de soi. Pourquoi ? Parce qu'il est certain que lorsqu'on traverse des propriétés privées et que l'on structure des villes ou des agglomérations, c'est quand même un peu plus compliqué de traverser en aérien. Il est évident que, de l'avis général des élus des Alpes-Maritimes, nous veillons et nous poussons à ce que les projets qui nous sont présentés soient le plus possible en souterrain. C'est mon cas sur la ville de Mougins, bien entendu.

Je vous fais un petit historique rapide sur ce qui va concerner Mougins. Ces dernières années, on parlait d'une gare Ouest Alpes-Maritimes. Sur les Alpes-Maritimes, il était question de faire une gare proche de Sophia-Antipolis, au niveau des Bréguières. Cette gare qui avait été envisagée au niveau des Bréguières, à mon sens, ne pouvait être envisagée que si elle était à l'extrême est des Bréguières, c'est-à-dire bien après le pont, quand on est aux confins des Clausonnes, où l'on retrouve Leroy-Merlin, etc. C'est pour ne pas impacter précisément ce que l'on appelle aujourd'hui Les Bréguières (côté ouest du pont autoroutier) qui est une zone à enjeux où l'on souhaite développer quelque chose d'un peu mouginois (aéré, spacieux, verdoyant, etc.). Pour moi, une gare, au milieu, n'était pas du tout envisageable, mais était envisageable après ce fameux pont de l'autoroute, aux confins des Clausonnes. C'était la première condition.

La deuxième condition était bien entendu que l'on puisse ouvrir l'autoroute et faire enfin la sortie n° 43, puisque la sortie n° 43 est dans le projet de l'autoroute de 1952. La sortie n° 42, c'est le rond-point Churchill, la sortie n° 44 est le péage d'Antibes. Bien sûr, vous l'avez remarqué, la sortie n° 43 n'existe pas, elle n'a jamais existé, mais elle était tout de même dans le projet initial. L'idée de la sortie n° 43 était de pouvoir sortir de l'autoroute aux confins de Leroy-Merlin, des Clausonnes, etc., à l'est des Bréguières pour faciliter les passages sur Sophia-Antipolis et, du coup, désaturer la circulation qui nous occupe tous les matins devant le Moulin de Mougins en remontant vers Saint-Basile, jusqu'au rond-point des Bouillides. Si nous pouvions partager cette circulation et diriger quelques centaines ou milliers de voitures sur une sortie n° 43 directement sur Sophia, évidemment, pour nous, ce serait une bonne chose. C'était donc une condition.

La troisième condition était de ne pas obérer le développement des Bréguières.

Cela fait quand même des années – quand je dis « des années », cela fait 15 ans – que je me bats pour avoir cette sortie n° 43 que je n'aurai peut-être jamais. Quand j'ai reçu le courrier du Ministère *via* le Préfet en décembre 2015, en gros, c'était : « *La sortie 43, ce n'est pas la peine d'y compter, sauf dans des conditions complètement irréalisables. On pourrait peut-être envisager, dans le cas où, etc.* ». Cela revenait à dire : « *Au revoir, Monsieur le Maire* ». La sortie n° 43, nous ne l'aurons donc probablement pas avant... Pour moi, la condition *sine qua non* n'était donc pas là.

Puis j'ai appris, entre autres – cela ne va pas vous faire plaisir –, que sur la ZAC des Clausonnes, la ZAC du Fugueiret et la ZAC des Trois moulins, vont se construire entre 450 et 500 000 mètres carrés de bureaux et d'autres activités. Très rapidement, je me suis dit : « *S'il y a une activité énormissime, je ne peux absolument*

*pas envisager qu'une gare soit proche des Bréguières pour avoir des mouvements pendulaires de voitures sur une activité supplémentaire qui va se créer* ». Elle n'existe pas aujourd'hui, mais elle va se créer dans les 10 ou 15 ans qui viennent. Cela a été un motif de refus et de rejet catégorique d'une quelconque gare au niveau des Bréguières.

Le quatrième élément est qu'entre temps, le Maire de Cannes a très clairement exprimé sa volonté d'avoir la gare LGV sur ce que l'on appelle la « gare de Cannes Marchandises », c'est-à-dire La Bocca. Cela permet d'envisager le développement de la ligne Cannes-Grasse et de pouvoir combiner une amélioration du TER. Quitte à avoir une gare sur Les Bouillides, c'est évidemment en TER et, à ce moment-là, nous pouvons répondre aux exigences de la ligne LGV, mais aussi au développement du train local ou loco-régional.

Le SCoT, puisque je vous en ai parlé tout à l'heure, s'est clairement exprimé pour cette solution de Cannes-La Bocca. À ce moment-là, la gare Ouest Alpes-Maritimes serait plutôt à Cannes-La Bocca, c'est ce qu'a exprimé le SCoT des agglomérations de Grasse et de Cannes. L'agglomération de Cannes a également confirmé qu'elle souhaitait cette position. C'est aujourd'hui une position des élus locaux.

Nous ne souhaitons pas de gare aux Bréguières, nous la souhaitons plutôt sur La Bocca. Je vous présente déjà la position politique pour que, quand on vous présentera la technicité des choses, vous sachiez comment nous avons réagi par rapport à cela. Nous souhaitons plutôt cette gare au niveau de La Bocca avec – pourquoi pas ? – une gare aux Bouillides qui serait une gare TER de calibre différent, mais qui permettrait de développer les déplacements *in situ* et dégager nos voies routières.

C'est ma position, c'est la position du SCoT et des pays grassois et cannois, mais pour l'instant nous n'en sommes pas encore à ces résultats. C'est ce sur quoi la phase d'information et de consultation porte. Une enquête publique aura lieu en 2018 et, d'ici là, il faut que vous donniez toutes les informations, tous vos avis sur le positionnement de cette gare.

Nous allons maintenant faire l'animation de la soirée et la présentation technique. Vous allez avoir toutes les présentations techniques avec les fuseaux proposés et qui, petit à petit, se sont rétrécis pour nous proposer plusieurs solutions de positionnement de gare. J'ai préféré déjà vous dire comment nous avons évolué dans la réflexion, vous comprendrez pourquoi. Ne soyez pas anxieux sur la présentation technique en disant tout de suite « *mais que va-t-il se passer ?* », « *où en est-on ?* », etc.

Je ne vais pas en dire davantage. Merci, je vois que la salle s'est vraiment vraiment remplie, c'est une très bonne chose. Merci de votre présence. Je vais demander à Monsieur SAINT-PIERRE de faire l'animation et à nos techniciens de bien vouloir nous faire la présentation. Je les remercie d'avoir accepté d'être là pour cette information que je leur ai réclamée. Merci beaucoup.

*Applaudissements.*

## PRESENTATION DES PARTICIPANTS

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis Stéphane SAINT-PIERRE du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau sur l'ensemble de la concertation du projet de Ligne Nouvelle, pour tout le processus qui s'engage. J'aurai la charge d'animer les échanges.

Quelques mots sur la manière dont la présentation, suite à l'introduction de Monsieur le Maire, est prévue ce soir. Monsieur le Maire a déjà présenté les participants à la tribune, je ne le referai donc pas, merci.

Jean-Michel CHERRIER et Nicolas GUYOT vont présenter un premier ensemble d'éléments sur le projet, sur les différentes variantes de tracés et de positions de gares de la Priorité 1, comme l'a rappelé Monsieur le Maire. Ensuite, ils donneront les perspectives, c'est-à-dire ce qu'il se passera à l'issue de la concertation, dans les mois et années qui suivront la concertation. Vous avez exprimé la position de la commune et, plus largement, de la Communauté d'agglomération et du SCoT. Nous pourrions y revenir si vous le souhaitez, mais je pense que c'était assez précis.

Nous allons donc laisser SNCF présenter et, ensuite, nous aurons un temps d'échanges où nous vous proposerons d'intervenir, de poser des questions, de formuler les avis que vous souhaitez. Nous allons, comme nous l'avons fait dans les différentes réunions, puisque c'est une réunion publique locale, donner la priorité aux habitants. Si des personnes sont proches, elles pourront le faire, mais nous comptons sur vous pour faire en sorte que les habitants de Mougins puissent s'exprimer d'abord et, ensuite, nous passerons à d'autres questions. Voilà les éléments principaux.

Je redonnerai quelques consignes sur les prises de parole, sur le fait qu'il s'agit d'une réunion publique qui s'inscrit dans le cadre officiel. Elle fait donc l'objet d'un enregistrement et d'une saisie de l'ensemble des interventions, c'est pour cela que je vous demanderai de solliciter la parole (on vous transmettra un micro) et d'attendre d'avoir le micro pour vous exprimer. Cela permettra d'enregistrer tout ce que vous allez dire.

C'est une concertation qui est sous l'égide de la Commission nationale du débat public, qui a en charge de veiller au bon déroulement des concertations sur l'ensemble des projets importants sur le territoire national, en particulier les projets d'infrastructures. La Commission nationale du débat public a donc nommé un garant - Monsieur QUEVREMONT - qui est indépendant de SNCF Réseau et qui a pour mission de veiller au bon déroulement. Il n'est pas là ce soir, mais il suit cela de près, puisqu'il lit l'ensemble des *verbatim* et les comptes rendus des réunions. Il est présent aux réunions d'ensemble, mais pas aux réunions publiques locales.

En fait, trois réunions publiques d'ouverture se sont tenues (une dans les Bouches-du-Rhône, une dans les Alpes-Maritimes et une dans le Var), puis nous avons engagé une série de réunions publiques locales à la demande des maires des communes qui l'ont souhaité et sont également prévues des réunions sur les trois gares nouvelles (Nice Aéroport, Ouest Alpes-Maritimes et Marseille Saint-Charles). Il y aura également des ateliers sur l'environnement et le développement durable (deux dans les Alpes-Maritimes et deux dans les Bouches-du-Rhône). Nous aurons également trois réunions de synthèse qui auront lieu courant décembre 2016. Vous retrouverez le calendrier actualisé de toutes ces réunions sur le site internet du projet.

Je l'ai évoqué, le garant de la concertation suit l'ensemble de ce dispositif, toutes les questions et les réponses passant par internet et formulées en réunion publique. En général, il invite les participants à être

constructifs, à formuler des avis argumentés, à essayer de convaincre les différentes parties prenantes s'ils ont des convictions et s'ils souhaitent formuler des propositions. Si vous souhaitez l'interpeler, vous pouvez bien sûr le faire par le biais du site internet ou plus directement en transmettant une demande à SNCF Réseau.

Si vous en êtes d'accord, je vais proposer à Monsieur CHERRIER de démarrer la présentation. Il me rappelle que des prises de vues sont faites pour alimenter le bilan de la concertation. Est-ce que certains ou certaines d'entre vous ne souhaitent pas figurer sur des photos ? Auquel cas, je vous demande de lever la main et nous tâcherons de demander aux personnes faisant les prises de vues d'éviter de vous placer dans le champ des photographies. Est-ce bon ? Merci, je vais passer des consignes.

Merci pour votre attention.

## PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Monsieur le Maire a déjà évoqué l'histoire du projet, qui est longue, mais je voudrais essayer de restituer un peu le contexte général dans lequel nous sommes aujourd'hui. Ce projet a fait l'objet d'un débat public en 2005 sur la base d'un projet qui s'appelait à l'époque « LGV PACA ». C'était un projet de ligne à grande vitesse pour rejoindre Nice. En 2005, le débat public a émis la nécessité de faire un projet qui avait trois grands objectifs :

- désenclaver les Alpes-Maritimes et relier les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse ;
- créer les conditions d'un système ferroviaire performant dans la région ;
- être le chaînon manquant de l'arc méditerranéen.

Après ce débat public, nous avons plusieurs scénarios particulièrement tranchés sur un scénario de ligne allant le long de l'autoroute A8 pour rejoindre Nice ou un scénario des Métropoles du Sud pour rejoindre Marseille, Toulon, l'est Var et Nice.

En 2009, suite à un certain nombre d'études et à une commission, le Gouvernement a rendu son avis sur la nécessité de réaliser ce projet dans le cadre du scénario Côte d'Azur, c'est-à-dire celui qui passe par les Métropoles du Sud.

En 2011, nous avons eu une concertation sur les différents fuseaux de passages (différentes zones dans lesquelles nous aurions pu implanter les infrastructures) et sur les fonctionnalités du projet (proposer un certain nombre de gares sur le territoire ; le projet original était celui d'une gare à Mouans-Sartoux). Dans le résultat de cette concertation nous avons eu plusieurs éléments, notamment que le principe de la grande vitesse n'était pas souhaité sur le territoire, de manière générale, et que le projet devait permettre une amélioration prioritaire des trains du quotidien. Sur la zone azurienne, le principe de la gare à Mouans-Sartoux n'a pas été retenu et il a plutôt été évoqué la volonté d'une desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes



et d'une desserte prioritaire de la zone de Sophia-Antipolis. Ceci fait que nous sommes passés d'une gare de Mouans-Sartoux à une gare Ouest Alpes-Maritimes.

Dans le travail réalisé en 2012, nous avons reconfiguré le projet qui était préalablement une ligne à grande vitesse (spécifique pour les trains à grande vitesse) en une ligne classique avec des capacités permettant aux trains d'aller plus vite, mais plus avec le même référentiel de vitesse – les vitesses passant de 350 à 270 kilomètres/heure –, et permettant de faire passer les trains du quotidien pour littéralement doubler la ligne existante sur le littoral. Ce n'est pas une pure problématique de sémantique, il s'agit bien d'un projet de ligne à grande vitesse qui est devenu un projet de Ligne Nouvelle du fait de ces fonctionnalités nouvelles.

En 2013, le projet est passé dans le cadre de la Commission Mobilité 21 mise en place par le Gouvernement pour prioriser les grands projets faisant partie de la liste appelée « Schéma national des infrastructures de transports » et qui regroupait tous les grands projets de transports en France. Il ne s'agissait pas que du ferroviaire. Le projet de Ligne Nouvelle a été retenu dans le cadre de cette Commission Mobilité 21 qui a mis en perspective la réalisation de ces projets dans les délais évoqués par Monsieur le Maire, c'est-à-dire :

- une Priorité 1 pour des projets à réaliser avant 2030 ;
- une Priorité 2 pour des projets à réaliser entre 2030 et 2050 ;
- une Priorité 3 après 2050.

Le Projet de Ligne Nouvelle a été retenu par le Gouvernement pour sa réalisation phasée sur les trois priorités.

Aujourd'hui, dans le cadre de ce travail, nous sommes sur la Priorité 1. Nous sommes dans le processus de travail qui nous permet de vous présenter des tracés dans le cadre de la Priorité 1 entre Marseille et Nice ; j'y reviendrai. Nous sommes dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique et c'est l'enquête d'utilité publique qui définira, administrativement, le cliquet de réalisation du projet.

Nous faisons les études, nous prenons en compte les demandes dans le cadre de la concertation et les avis sur la réalisation du projet. Nous proposerons au Gouvernement un scénario de projet, il le validera et nous travaillerons à approfondir ce projet pour présenter un dossier à l'enquête d'utilité publique. Cette enquête d'utilité publique sera à peu près réalisée en 2018 ou 2019. Il faut à peu près 1 an (12 à 18 mois) pour réaliser une enquête d'utilité publique, pour aller de l'arrêté de mise en enquête à la déclaration d'utilité publique (DUP) en Conseil d'État. À partir de l'obtention de la déclaration d'utilité publique, nous commencerons à réaliser les plans de projet et les acquisitions foncières liées aux différents tracés du projet. Ceci renvoie, à peu près, à un début des travaux en 2022.

Vous voyez que le planning est long en même temps que les séquences liées à cela sont malgré tout assez dynamiques. Si nous avons un retard sur une étape, nous avons donc un projet qui se décale automatiquement, puisque c'est tout de même assez long dans la gestation générale.

Je fais un rappel sur le projet et les priorités. En vert, vous avez ce qui correspond à la Priorité 1 :

- sur Marseille : la réalisation d'une gare souterraine sur Marseille Saint-Charles et d'une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne. Aujourd'hui, il y en a trois ;

- Sur Nice : la réalisation d'une nouvelle infrastructure avec un doublement de la ligne Cannes-Grasse pour rejoindre une gare de desserte Ouest Alpes-Maritimes et rejoindre la gare de Nice Aéroport qui sera un pôle d'échange multimodal (nous reviendrons sur l'ensemble de ces fonctions).

La Priorité 1 est ce que nous allons vous présenter, nous la détaillerons après.

La Priorité 2 concernera la réalisation du projet sur des sections de ligne entre :

- Aubagne et Toulon ;
- Le Muy et La Siagne pour se raccorder au projet réalisé en Priorité 1.

En Priorité 3, nous ne sommes pas sur les mêmes éléments, mais il s'agit du lien entre Toulon et Le Muy. Ce sera après 2050, cela commence à faire assez loin pour présenter quelque chose là-dessus.

Ce projet est nécessaire par rapport aux constats que nous avons aujourd'hui sur les difficultés de déplacement sur le territoire. Nous avons un territoire très contraint avec des temps de transport importants et une congestion routière que vous connaissez, malgré des investissements importants. Aujourd'hui, un peu plus de 5 milliards d'euros d'investissements sont réalisés sur l'ensemble des systèmes de transport, tous modes confondus (transports en commun gérés par les collectivités, etc.), mais malgré tous ces efforts, nous attendons tout de même une dégradation des conditions de transport et de déplacement sur la région. Aujourd'hui, le temps de transport entre Nice et Sophia a été calculé à 25 jours de travail perdu et nous voyons qu'il augmentera de quelques jours dans les années à venir.

Le système ferroviaire est lui aussi saturé. En région PACA, nous avons un système ferroviaire ancien avec une seule ligne historique reliant Marseille, Toulon et Nice. C'est une configuration particulière et unique en France. C'est la seule région de France où nous avons 3 des 10 plus grandes métropoles françaises reliées par une seule ligne qui est ancienne. Elle date de 1860 et concentre tous les trafics. Aujourd'hui, elle est en utilisation importante. En gros, elle est au seuil de saturation, puisque nous ne savons pas y ajouter des trains de manière efficace. Elle a effectivement une robustesse et une fiabilité faibles, avec des retards et des annulations importants. Par ailleurs, la région est tout de même importante en France, mais nous avons le plus petit linéaire de voies ferrées en France, c'est le paradoxe. Là aussi, nous attendons une aggravation sur les transports ferroviaires si nous ne réalisons pas une ligne nouvelle.

Cette Ligne Nouvelle aura donc pour objectif principal de doubler la ligne littorale et de desservir Sophia-Antipolis. Pour la ligne littorale actuelle, le fait de déplacer un certain nombre de services ferroviaires sur la nouvelle ligne permettra d'augmenter considérablement le nombre de TER. Cela permettra d'organiser une circulation ferroviaire différente et d'aller jusqu'à 10 TER sur la ligne entre Cannes et Nice. Ce sera une augmentation importante, plus qu'un doublement des dessertes. Cela permettra aussi de fiabiliser les circulations, puisqu'un seul incident sur la ligne bloque aujourd'hui toute la ligne et tous les services. Quel que soit le type d'incident, actuellement, nous n'avons pas d'autre choix que dépanner et attendre. La nouvelle ligne donnera une solution pour permettre à certains services de circuler tout de même.

Évidemment, nous visons directement le report modal depuis la voiture ; c'est la cible du système ferroviaire. Il s'agit d'emporter beaucoup de monde et de retirer des gens de la voiture pour les mettre sur le système ferroviaire (- 25 000 véhicules/jour). À terme, lorsque nous aurons réalisé la Priorité 2 (la Priorité 1 a un objectif de doublement des trafics du quotidien), nous aurons une réduction des temps puisque nous

passerons d'à peu près 2 heures 40 entre Marseille et Nice (aujourd'hui) à 1 heure 40, soit un gain de 1 heure. Cela modifiera les conditions de transport actuelles et les réflexions que l'on peut avoir entre prendre la voiture et prendre le train sur cette distance.

Vous voyez ici les services actuels de la ligne littorale. En surimpression, vous avez le projet futur. Vous voyez que nous avons globalement un doublement des trains. Nous passerons de 4 TER/heure à 10 TER/heure. Sur la desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes, nous passerons à 2 TER/heure plus 2 trains à grande vitesse/heure, soit une desserte supplémentaire.

Je vais maintenant présenter les variantes de tracés. Je ferai rapidement la première partie et Nicolas GUYOT fera la présentation des tracés sur la partie de la Côte d'Azur. Globalement, la démarche des études du maître d'ouvrage est une recherche de tracés prenant en compte :

- la localisation des gares, prioritairement, évidemment, puisqu'il est important de construire des gares et de les relier pour que les gens puissent prendre le train
- les interfaces avec l'intermodalité et les lignes existantes, pour que le système soit maillé ;
- le fonctionnement général du système ferroviaire, qui est évidemment important pour nous, pour avoir un réseau de transport performant ;
- la construction de l'ensemble dans la zone de passage préférentielle qui avait été identifiée.

Cette démarche se fait dans le cadre des principes de l'environnement et du développement durable avec le triptyque que vous connaissez « éviter, réduire, compenser ». Dans la démarche de nos études, nous avons pris en compte :

- l'éloignement des habitations. Encore une fois, c'est la recherche maximum de ces éléments pour les préserver ;
- les ressources en eau ;
- le principe de non-aggravation des risques que nous connaissons aujourd'hui.

Ces études sont aujourd'hui loin d'être finies, elles sont en itération, elles sont loin d'être terminées. Elles ont un niveau de précision qui permet aujourd'hui de présenter des tracés avec une certaine fiabilité et une capacité de réalisation, mais elles seront affinées. L'enquête publique arrivera en 2018 et, sur les propositions faites, nous avons donc le temps d'approfondir ces études. C'est la période qui arrive devant nous qui nous permettra de le faire. Nous ferons donc des optimisations des tracés, nous travaillerons sur la réduction des impacts du projet et sur la compensation. Là, nous agissons notamment sur tous les éléments générés par la réalisation d'une nouvelle ligne :

- bruit ;
- activités économiques ;
- insertion paysagère. Comme il y aura énormément de tunnels, la ligne étant très majoritairement en souterrain sur la zone, nous agissons sur tout ce qui concerne la réalisation en souterrain (karsts, hydrogéologie, nappes alluviales, etc.) ;
- faune et flore.

Concernant le tracé sur Marseille, vous avez 3 zones et vous retrouverez d'ailleurs plusieurs focus sur la partie qui est ici :

- 2 positions d'entrée en tunnel sous Marseille ;
- 2 positions de gares proposées et qui sont des gares souterraines ;
- 3 variantes de tracés souterrains débouchant dans la vallée de Huveaune ;
- quelques propositions de passage de la gare de La Barasse ;
- une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à la gare d'Aubagne.

Je ne détaille pas plus cela, mais je pourrais répondre à des questions, pour ceux qui le souhaiteraient. Il s'agit plutôt de la partie sur les Bouches-du-Rhône.

Dans le Var, au niveau de la bifurcation sur la ligne d'Hyères, nous réalisons une bifurcation dénivelée, alors qu'aujourd'hui elle est à plat et les trains se croisent. Comme nous avons une augmentation du trafic, nous prévoyons de faire un dénivelé de manière à ce que les trains ne se croisent plus « à plat ».

Sur les Alpes-Maritimes, je demanderai à Nicolas GUYOT de prendre la suite. Vous retrouvez les 3 zooms évoqués :

- la zone Canne-Grasse ;
- la desserte de l'ouest des Alpes-Maritimes ;
- l'arrivée à Saint-Laurent-du-Var et le passage du fleuve Var.

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

Bonsoir. Je dirai un premier mot sur le fonctionnement que vous avez aperçu dans la présentation générale et le fonctionnement du système ferroviaire à l'issue de la Priorité 1. Je voudrais juste rappeler qu'aujourd'hui nous avons une ligne côtière qui, en arrivant de Fréjus-Saint-Raphaël, dessert Antibes, Cannes et toutes les gares jusqu'à Nice et va ensuite jusqu'à Monaco et la frontière italienne. Nous avons ensuite cette ligne Cannes-Grasse, que vous connaissez sans doute bien et qui se connecte sur la ligne existante tournée vers Nice.

Comme Jean-Michel CHERRIER l'a expliqué, le projet consiste en :

- la réalisation d'une section de Ligne Nouvelle se connectant sur cette ligne Cannes-Grasse jusqu'à Saint-Laurent-du-Var où elle se connecte sur la ligne existante ;
- le raccordement de Cannes-La Bocca (Cannes Marchandises) permettant, en venant de Fréjus-Saint-Raphaël, de monter vers Grasse.

Nous avons découpé le secteur en trois sous-secteurs. Le premier concerne la ligne Cannes-Grasse et le raccordement à la ligne existante. Plus précisément, ce raccordement dont je vous ai parlé sera en souterrain avec une tête de tunnel dans le secteur de Cannes Marchandises (dans le faisceau ferroviaire existant) et se raccordera à la ligne Cannes-Grasse entre la gare du Bosquet et celle de La Frayère. Nous avons un doublement de la ligne Cannes-Grasse depuis Le Bosquet jusqu'à la gare de Mouans-Sartoux et des raccordements permettent de passer de la ligne Cannes-Grasse à la Ligne Nouvelle avec deux hypothèses, en tout cas dans un sens :

- un sens bleu – je ne sais pas si vous le savez, mais les lignes ferroviaires circulent à gauche –, qui est le sens de Nice vers la ligne Cannes-Grasse, où nous n'avons que 1 option ;

- le sens de la ligne Cannes-Grasse allant vers Nice, où nous avons 2 options. Elles vous semblent certainement assez peu différentes, mais sur le territoire, c'est tout de même un peu différent au niveau du raccordement.

Dans la variante dénommée C2, nous nous situons dans la partie aérienne (dans les deux cas, il s'agit d'un raccordement souterrain) dans le secteur du CAAT (Côte d'Azur Auto Transport), une entreprise de commercialisation de voitures. Peut-être que vous connaissez, c'est un peu en dessous du Royal Golf de Mougins. La variante C1 prend un peu plus haut et nous avons une partie aérienne, au début du raccordement, qui impacte légèrement le sud du golf, notamment la résidence hôtelière.

J'ai oublié de vous préciser que, dans la codification de nos cartes, tout ce qui est en trait plein concerne des aménagements en surface et que tout ce qui est en pointillés concerne des aménagements en tunnel. Vous verrez par la suite d'autres légendes que je vous décrirai pour identifier les viaducs, d'une part, et les tranchées couvertes, dont nous pourrions parler, d'autre part.

L'hypothèse d'une gare TER-TGV à La Bocca se situe dans ce secteur géographique, c'est pour cela que je l'aborde maintenant. Cela consiste en la création d'une gare TER-TGV dans le secteur ferroviaire existant (le secteur marchandises de La Bocca) qui permet plusieurs hypothèses. Conformément à ce que je vous ai décrit et au scénario de base, à partir de cette gare, cela permettra, soit de regagner la ligne Cannes-Grasse depuis le raccordement à la Ligne Nouvelle, soit d'avoir un tracé direct vers la gare Ouest Alpes-Maritimes. Dans ce deuxième cas, le raccordement se ferait complètement en tunnel, c'est ce qui est indiqué ici.

Dans la carte précédente, vous avez peut-être remarqué – je fais une petite parenthèse sur la Priorité 2 – que dans le projet de base la section de Ligne Nouvelle entre Le Muy et la ligne Cannes-Grasse arriverait dans l'alignement de la ligne de la Priorité 1. Dans le cas d'une gare à Cannes-La Bocca, même si c'est encore un débat à avoir, la Priorité 2 arriverait plutôt sur la gare de Cannes-La Bocca TGV.

Dans le secteur suivant, qui commence à gauche de l'écran (à la limite de ce que nous venons de voir) et se termine (à droite, dans le secteur de Saint-Laurent-du-Var, voire Cagnes-sur-Mer), nous avons quatre variantes, mais trois variantes d'implantations de gare, dont une qui se dédouble en deux variantes de tracés. Je vais faire la description par les variantes d'implantation de gare.

Nous avons deux hypothèses sur le territoire de Valbonne, que vous avez vues avant celle-ci et que nous avons appelées variantes « OAM 1 » et « OAM 1 bis ». Dans la conversation, nous appellerons probablement la première « la variante Fugueiret », du nom du lieu-dit qui la jouxte et que vous connaissez sans doute. C'est une variante de gare à laquelle nous arrivons en souterrain, principalement, sauf à l'arrivée où nous sommes en tranchée couverte.

Je vais faire une petite parenthèse technique. Je suis désolé, mais en vocabulaire technique, la différence entre un tunnel et une tranchée couverte n'est pas forcément évidente pour tout le monde. La différence est assez notable et c'est surtout dans la phase de construction. En tunnel, on creuse et il n'y a pratiquement pas d'impact en surface, sauf pour les puits d'accès, en gros. Quand on a une tranchée couverte, on ouvre une boîte depuis la surface pour la refermer à la fin et reconstituer quelque chose en surface. Pendant le temps des travaux, on a donc un impact en surface. Je vous indiquais tout à l'heure que, sur les cartes, les tranchées couvertes sont signifiées par ce type de légende (des pointillés avec des traits de chaque côté).

Pour cette première variante (Fugueiret), en situation définitive, nous sommes complètement recouverts jusqu'à la gare. Ensuite, nous avons une section – je vais la décrire à nouveau –, jusqu'au passage de la Brague, où nous avons une alternance de sections couvertes ou en tunnel et de sections à l'air libre. Ensuite, nous avons une bonne section en tunnel jusqu'à Saint-Laurent-du-Var, ce qui est d'ailleurs le cas de toutes les variantes que je vous présenterai ensuite.

Globalement, sur le linéaire total, une très grande majorité du tracé est en tunnel, puisque nous sommes généralement en tunnel jusqu'à la gare et que nous le sommes aussi de la Brague jusqu'à Saint-Laurent-du-Var. La Brague, c'est la rivière qui coule à Biot. Une dernière chose sur cette variante du Fugueiret : c'est une variante dans laquelle nous franchissons la Brague en aérien, par une section en viaduc, au droit du lieu-dit des Soullières qui est ici.

La deuxième hypothèse d'implantation de gare sur le territoire de Valbonne, nous l'appellerons probablement « Les Bouillides », du nom du cours d'eau qui court dans le vallon et qui est un affluent de la Brague. Elle est située dans le secteur de Haut-Sartoux/Garbejaire – si vous connaissez, c'est dans le secteur du stade ou du parc – où nous arrivons par une section enterrée et d'où nous repartons par une section largement enterrée, comme vous le voyez. Certaines portions, de part et d'autre de la gare, sont construites en tranchées couvertes et nous avons une émergence au niveau de la Brague, au pied du lieu-dit des Tamarins.

Dans ces hypothèses de gare à Valbonne, la deuxième est dans le secteur de Haut-Sartoux/Garbejaire et est relativement proche de la gare routière actuelle – dans les discussions, nous avons compris que nous pourrions avoir une restructuration des transports qui implique une synergie avec cette gare routière – et la première variante est entre le quartier des Lucioles, assez riche en emplois et en recherche (quartier Saint-Philippe), et le quartier du Fugueiret qui fait l'objet d'un projet de Cité du savoir. Elle n'est pas non plus très loin des Clausonnes, qui font actuellement l'objet d'un projet de développement à travers une ZAC.

La troisième implantation possible est celle des Bréguières, sur la commune de Mougins, que Monsieur GALY a évoqué. Elle se situe très proche de la RD 135, pratiquement au droit des aires de service des Bréguières. Nous avons un tracé relativement parallèle à l'autoroute, dans le parc de la Valmasque, et qui longe Les Clausonnes (entre Les Clausonnes et l'autoroute). C'est-à-dire qu'il passe dans le secteur de Leroy-Merlin. Vous avez :

- de nouveau une section enterrée assez longue jusqu'à la gare ;
- une section enterrée jusqu'à Saint-Laurent-du-Var qui commence plus tôt que les autres (nous passons la Brague en souterrain) et, entre la gare et au-delà de la ZAC des Trois moulins ;
- une assez longue section aérienne avec une succession de remblais, viaducs, déblais et tranchées couvertes, notamment pour passer les différents méandres de la Valmasque puisque le tracé s'inscrit assez parallèlement à la vallée de la Valmasque.

Dans ce cas, nous avons une gare en limite de la ZAC des Bréguières.

Tout à l'heure, j'ai dit que nous avons quatre variantes. Parmi ces variantes, celle que je viens de présenter s'appelle « variante 2 » et celle-ci est la « 2 bis ». Elle se différencie de la précédente sur sa portion finale (en tunnel). Toute la portion initiale est identique, mais c'est simplement le tracé en tunnel qui est différent. En

fonction de notre connaissance du sous-sol (géotechnique, hydrogéologie, etc.), nous avons recherché différentes possibilités de tracés qui apparaissent ici. Du point de vue des impacts en surface, ce n'est pas très différent. Cette variante 2 bis, *a priori*, est un peu plus longue et un peu plus complexe du point de vue du sous-sol que la variante 2. Elle est donc un peu plus chère.

Nous avons donc trois variantes pour la section entière, gare comprise, entre le raccordement et Saint-Laurent-du-Var. Vous avez des différences de coût allant jusqu'à 150 millions d'euros, la plus chère étant celle de Fugueiret. Pour l'instant, nous n'avons pas chiffré précisément et au même niveau celle des Bouillides pour laquelle nous n'affichons pas de chiffrage, car nous n'avons pu commencer à l'étudier que récemment. Elle est apparue durant la période de concertation avec les élus et nous n'avons pas encore de chiffrage très fiable. En tout cas, il ne l'est pas à un niveau qui nous permette de l'afficher, mais elle sera probablement dans l'enveloppe de Fugueiret, voire un peu plus haute. Ici, en surimpression, nous avons le périmètre de la commune de Mougins qui apparaît.

J'ai dit une partie de ce qui se trouve dans ce tableau de comparaison. Je n'ai peut-être pas mentionné, à propos de la variante du Fugueiret, le fait qu'elle est positionnée en bout du projet de TCSP (Transports Collectifs en Site Propre) de la CASA (Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis) qui reliera la gare d'Antibes à la zone Clausonnes-Fugueiret. Pour le reste, je pense à peu près avoir fait le tour de la question.

Voilà ce que nous avons à dire sur l'option de gare TGV-TER à La Bocca ; nous pourrions y revenir.

Nous sommes dans le même cas que la gare des Bouillides, puisque c'est une hypothèse née des discussions qui ont eu lieu depuis le printemps 2016 avec les élus. C'est une hypothèse qui, plus encore que celle des Bouillides, pose à nouveau un certain nombre de questions techniques, mais aussi fonctionnelles. C'est donc un sujet sur lequel nous n'avons pas le même niveau de maturité et d'avancement que sur les autres variantes. Nous pourrions néanmoins y revenir dans la discussion.

J'espère que cette présentation vous éclaire. Nous sommes attentifs et preneurs de toute remarque et de vos points de vue sur la façon dont vous percevez l'intérêt ou les inconvénients des unes ou des autres hypothèses.

Dans le dernier secteur, dans tous les cas nous arrivons à Saint-Laurent-du-Var en souterrain et nous franchissons le Var en aérien pour relier une gare à Nice Aéroport que nous ne créerons pas de toute pièce, elle préexistera. En 2030, quand le projet se construira, nous aurons déplacé la gare de Saint-Augustin au niveau de la zone du Grand Arénas. Ce sera une gare TER et le projet Ligne Nouvelle PCA prévoit d'en faire une gare TGV-TER. Nous aurons donc un aménagement de 2 voies supplémentaires à partir de la sortie à Saint-Laurent-du-Var jusqu'à la gare de Nice Aéroport.

Plusieurs variantes sont étudiées sur la sortie de Saint-Laurent-du-Var et nous avons des discussions assez nombreuses avec les collectivités sur place. Nous cherchons à optimiser le tracé pour limiter les impacts, nous avons diverses solutions de franchissement du Var et de sorties de la ligne à Saint-Laurent-du-Var.

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

Encore quelques minutes de contexte sur la suite du projet et nous passerons aux questions-réponses.

Sur la concertation, vous avez ici l'ensemble des réunions qui ont été évoquées : des réunions d'ouverture, des réunions publiques locales s'effectuant à la demande des élus – nous avons encore de la place pour d'autres réunions – et des réunions publiques « gares ».

Ceci est dans le cadre d'une concertation qui a un double référencement. Nous concertons dans le cadre du Code de l'environnement, c'est une concertation volontaire du maître d'ouvrage sur l'ensemble du projet. Au niveau des gares, nous consultons dans le cadre du Code de l'urbanisme pour la réalisation des gares spécifiques. Cela ne change pas le processus global de concertation, ce sont juste des logiques administratives différentes. Vous avez également, comme cela a été évoqué, des ateliers sur l'environnement et le développement durable (deux dans les Bouches-du-Rhône et deux dans les Alpes-Maritimes).

Nous terminerons cette période de concertation les 19, 20 et 21 décembre 2016 par des réunions générales où le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) présentera ce qui ressort de la synthèse de ce qu'il aura entendu et des avis émis par l'ensemble du territoire sur les présentations faites.

Les réunions complémentaires sont des permanences tenues par le maître d'ouvrage. Elles s'adressent particulièrement aux personnes voulant avoir des éléments précis par rapport à leur propriété. En général, nous ne répondons pas à ce sujet en réunions publiques, puisqu'elles sont générales. Nous avons des permanences où vous pouvez venir, vous inscrire, pour essayer de vous donner le plus de précisions possible. Il y en aura une demain matin à Mougins.

Toute l'information sur cette concertation est relayée par la presse avec des spots radio, des affichages publics dans les commerces et – c'est un élément essentiel de support des éléments techniques que vous pouvez retrouver, au-delà du dossier que nous vous avons remis (version papier ou clé USB) – vous avez tous les éléments d'explication du projet, des études préliminaires et préalables sur le site internet ([www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr)). Vous avez évidemment les réseaux sociaux sur lesquels certains d'entre vous contribuent activement.

Cette période est importante, car nous avons besoin de recueillir vos avis. Pour cela, des registres existent dans les salles et les mairies, vous avez la possibilité de déposer vos avis sur le site internet et vous aurez également la distribution de cartes T (cartes affranchies) sur lesquelles vous pourrez mettre votre avis. Cela fera partie de l'ensemble du bilan de la concertation et cela nous permettra de faire cette synthèse.

Je crois que je suis arrivé au bout de la présentation.

### **Richard GALY, Maire de Mougins**

Merci de cette présentation, Monsieur CHERRIER, Monsieur GUYOT.

Très rapidement, vous l'avez compris puisque cela vient de vous être présenté, les études techniques étaient sur une gare des Bréguières (ou gare Sophia-Antipolis). La concertation des élus, qui a démarré cette année, et le Comité de pilotage ont eu lieu en Préfecture, au printemps et jusqu'au début de l'été, et ont permis aux élus de se positionner et de faire évoluer légèrement les études techniques et les propositions de SNCF Réseau. On vient de vous le présenter, au-delà de la position initiale sur Les Bréguières, nous avons maintenant :

- la position du Fugueiret ;



- la position aux Bouillides réclamée par les personnes de Sophia-Antipolis ;
- la position Cannes Ouest (Cannes Marchandises ou Cannes-La Bocca).

Monsieur CHERRIER et Monsieur GUYOT vous l'ont rappelé, pour l'instant, ces nouvelles propositions n'ont pas fait l'objet d'étude, puisque ce sont des demandes récentes des élus. Évidemment, les études ne sont pas avancées, mais elles pourraient l'être, pour autant que vous vous exprimiez en ce sens. Je vous rappelle qu'en ce qui concerne le Maire de Mougins et les pays de Grasse et de Cannes, le positionnement serait celui d'une gare à Cannes-La Bocca avec une gare TER sur Les Bouillides. L'autre cas de figure serait l'inverse (une gare LGV aux Bouillides), mais cela ne dispenserait pas de réaménager une gare ou quelque chose au niveau de La Bocca pour permettre à la ligne Cannes-Grasse de fonctionner beaucoup mieux qu'elle ne fonctionne aujourd'hui. Voilà quelle est aujourd'hui la position des élus de l'ouest des Alpes-Maritimes.

Avant de vous laisser poser des questions, vous comprendrez bien que je me suis élevé, et le Conseil municipal avec moi, dans une motion prise avant l'été par le Conseil municipal qui était, compte tenu de cette présentation, de refuser la gare des Bréguières. En ce qui concerne les élus de Mougins, nous avons pris cette position de refuser la gare des Bréguières, qui était la gare proposée initialement, et que nous refusons aujourd'hui.

Pourquoi ? Parce que vous avez compris, et l'on vous a redit ce que j'avais dit en préambule, qu'il s'organise un développement économique extrêmement important au niveau des Clausonnes, du Fugueiret et des Trois Moulins avec près de 500 000 mètres carrés d'activités économiques. Je vois mal comment nous pourrions imaginer une gare aux Bréguières avec les mouvements pendulaires de l'économie. Imaginez des personnes venant de Paris et voulant faire Paris-Sophia en 4 heures qui arriveraient là et voudraient aller à Mougins. Nous aurions des mouvements pendulaires de véhicules sur des routes qui ne sont pas adaptées, qui sont dans les dimensions que nous leur connaissons actuellement, sans ouverture sur l'autoroute, etc. On n'a forcément pas la possibilité d'imaginer des mouvements sur 500 000 mètres carrés d'activités sur cette zone.

Il est vrai que les élus de l'ouest ont réalisé ce qu'il se passait et c'est la raison pour laquelle nous avons proposé cette alternative d'une gare Ouest Cannes ou, éventuellement, d'une gare aux Bouillides avec, de toute façon, une gare TER pendante dans un cas ou l'autre. Voilà quelle a été la position récente des élus. Nous demandons instamment à SNCF Réseau d'étudier et d'aller de l'avant sur cette possibilité de gare à Cannes Ouest, ce qui pourra prendre un peu plus de temps, mais il ne faut pas se tromper parce que le choix sera déterminant. Une fois que ce sera implanté, ce sera là pour plusieurs dizaines d'années, voire davantage. Il ne faut pas se tromper sur les impacts que cela pourrait avoir sur nos vies, nos résidences, etc. Voilà ce que je voulais dire.

Évidemment, on nous oppose que cela prendrait un peu plus de temps – nous n'en disconvenons pas – bien que cela pourrait aussi se faire en temps masqué, parce que lorsqu'on prévoit une enquête publique en 2018, on peut aussi avancer techniquement sur ces solutions. Je voulais simplement vous redire ma position sur le sujet. Je vous remercie.

*Applaudissements.*

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Monsieur le Maire, merci.

Pour les échanges, puisque la parole va vous être donnée, je propose quelques règles, car vous êtes assez nombreux et l'objectif est de permettre à chacun de pouvoir s'exprimer.

Tout à l'heure, nous avons évoqué, si vous en êtes d'accord, de proposer en priorité aux habitants de Mougins de s'exprimer. Vous pouvez avoir des points de vue différents, voire divergents, mais essayez de vous écouter, de respecter les points de vue qui s'exprimeront. Essayez aussi d'écouter et de respecter les participants de SNCF Réseau qui sont là pour essayer de vous apporter des réponses ou des éléments d'information suite à vos questions. Je vous propose de solliciter la parole et d'attendre que l'on vous distribue un micro. Bernard et Carole, qui sont là, vont m'aider pour vous passer la parole, nous allons démarrer comme cela.

Présentez-vous, dites qui vous êtes et où vous habitez, cela nous permettra de le consigner dans le *verbatim*. Ensuite, posez votre question ou donnez votre avis en posant le micro sous votre menton, cela permettra de bien vous entendre.

Je vous remercie.

## ECHANGES AVEC LA SALLE

**PIERRE DESRIAUX, Président de l'association « Ensemble, vivre Mougins »**

Je vais me lancer, puisque je suis le premier. J'habite Mougins et je suis président de l'association « Ensemble, vivre Mougins ». C'est à ce titre que je voudrais donner un point de vue et des propositions que nous avons réfléchis au sein de l'association avec un certain nombre de partenaires.

La première chose est par rapport à la Ligne Nouvelle. Nous sommes persuadés que la création d'une Ligne Nouvelle est nécessaire. La ligne actuelle que l'on appelle « la ligne historique » est saturée, on nous l'a expliqué. On arrive à 90 ou 96 % de saturation pendant les heures de pointe. Le seul moyen pour en sortir et pour améliorer le fonctionnement de la ligne historique est de créer une infrastructure nouvelle qui sera la Ligne Nouvelle. Je ne dis pas comment elle sera, mais sur le principe nous sommes tout à fait d'accord avec cette création d'infrastructure.

Je voudrais aussi revenir sur les différentes variantes de gares. Dans les différentes variantes, nous retrouvons une gare aux Bréguières. Cette gare aux Bréguières, nous l'avons combattue depuis le début, parce qu'elle nous paraît être complètement antinomique avec ce que nous attendons d'une gare, surtout d'une gare LGV. Elle est mauvaise pour l'environnement et elle n'est pas du tout adaptée à de bonnes conditions d'aménagement du territoire, puisqu'elle est située aux Bréguières, c'est-à-dire loin de Sophia et loin des habitations. Elle risque donc de créer un afflux de voitures incompatible avec le réseau compliqué du secteur. Par ailleurs, on nous avait dit : « *Il y aura un échangeur sur l'autoroute A8* ». Il s'avère que cet échangeur n'est pas réalisable dans l'immédiat pour des raisons que je ne veux pas évoquer, mais que je trouve très bonnes. Cet échangeur ne serait pas une bonne chose non plus, il serait de nature à recharger le

trafic sur toutes les routes dans le secteur. Nous ne sommes ni pour l'échangeur ni pour la gare aux Bréguières. Nous voudrions que cette gare soit rejetée d'entrée.

Par rapport aux tracés, il y a eu une évolution des tracés entre le tracé qui passait aux Bréguières, à l'origine, et à Biot. Il y a une famille de tracés et nous serions plutôt favorables à un tracé qui passe le plus au nord possible, qui soit enterré, qui fasse le moins de dommages à l'environnement et aux sites caractéristiques. Je pense que les tracés OAM 1 ou OAM 1 bis sont les bons tracés. Reste à savoir si une gare à Sophia doit se placer à Garbejaire ou au Fugueiret.

Par rapport aux gares, il faut raisonner par rapport aux voyageurs qui utilisent ces gares. Il y a deux types de voyageurs : les voyageurs du quotidien (ceux du TER, ceux qui travaillent à Sophia, ceux qui se déplacent localement dans les Alpes-Maritimes) et les autres (les voyageurs grandes lignes qui se déplacent vers Marseille, Paris ou ailleurs). Effectivement, les voyageurs du quotidien ont besoin de renforcer les cadences, tant sur la ligne historique que sur la ligne Cannes-Grasse. À Sophia, il y a un très grand problème d'aménagement du territoire. Sur Sophia, 35 000 emplois sont extrêmement mal desservis par les transports en commun, même si la CASA est en train de lancer un bus-tram, mais cela ne suffira pas à desservir Sophia. À ce propos, je voudrais faire un aparté. Une étude a été menée par le club des dirigeants de Sophia ; SNCF doit d'ailleurs la connaître. Elle est très intéressante, c'est une statistique sur les employés de Sophia avec un sondage largement représentatif qui montre la dispersion des entreprises sur le territoire de Sophia et montre aussi les points d'habitation de ces travailleurs de Sophia. On voit donc la complexité de desservir les emplois depuis les habitations. Des gens habitent à Nice, il y en a sur le littoral, il y en a beaucoup à Antibes, mais il y en a aussi sur Cannes, Le Cannet ou Mougins et Grasse. Il faut donc réussir à mettre en place un système de transport en commun capable de drainer toutes ces personnes vers leur emploi.

Une gare TER à Sophia pourrait-elle répondre à cette question ? Je pense que l'étude doit être approfondie pour savoir quelle est la part de transport entre la voiture et le train, puisque c'est ce qui compte. À Mougins, nous sommes complètement saturés par les bouchons tous les matins. D'ailleurs, c'est pareil sur l'autoroute du côté d'Antibes, le matin et le soir.

En ce qui concerne la gare LGV, c'est un autre type de voyageurs. Nous pensons que la gare LGV à Sophia n'est pas réaliste. Pourquoi ? Parce qu'une gare LGV attire des voyageurs qui viendront essentiellement prendre le train en voiture à Sophia, on va donc encore ajouter du monde alors qu'il y a assez de voitures sur Sophia comme cela. Nous sommes donc tout à fait favorables à l'étude d'une gare LGV sur le site de la plateforme ferroviaire de La Bocca qui serait une gare Cannes TGV. Cette gare aurait d'ailleurs un autre avantage par rapport à ce que l'on appelle « la sécurité ferroviaire » et le maillage.

Sur l'ensemble de la Côte d'Azur, il serait effectivement intéressant, en cas d'incident, de travaux, de maintenance, de pouvoir faire des basculements et d'avoir une sécurité ferroviaire renforcée. Pour cela, il faut des nœuds d'intercommunication les plus fréquents possibles entre la ligne historique et la Ligne Nouvelle. Nous estimons qu'un nœud à La Bocca renforcerait vraiment la sécurité ferroviaire. Il y aurait un nœud à La Bocca et un nœud à Saint-Augustin. Ensuite, du côté du Var, ce serait au Muy et, à l'est de Saint-Augustin, il y a évidemment Nice gare, qui est le point d'accès principal pour les voyageurs.

Je fais aussi un aparté pour dire que la ligne de la Côte d'Azur ne s'arrête pas à Nice ; elle va bien au-delà, jusqu'à l'Italie en passant notamment par Monaco et Menton. La gare de Monaco est la troisième gare de la région PACA après Marseille et Nice. Nous avons donc un trafic extrêmement important sur le tronçon Nice-Monaco et il faudrait y penser. Il faudrait y penser et ne pas le mettre de côté définitivement.

*Réactions de la salle.*

Encore un petit mot par rapport à l'entrée sur Nice. Entre Saint-Augustin et Nice, le projet ne prévoit pas d'aménagement de ce tronçon. Deux voies enserrées entre les voies routières de la voie Matisse et, là, on va vers un véritable goulet d'étranglement. Je sais que SNCF a trouvé des solutions qui sont plutôt des solutions de réduction des cantons, de concentration des trains en les faisant passer « à la queue leu leu » avec des inter-temps réduits. Là, je pense que l'on prend des risques avec ce type de fonctionnement.

*Applaudissements.*

Il faut absolument réfléchir à une sécurité ferroviaire entre Saint-Augustin et Nice. Il faut prévoir dès maintenant, dans le projet, le moyen de ne plus doubler ce tronçon, soit par un tunnel, soit autrement. Il faut en prévoir les moyens, les emprises et le projet.

*Réactions de la salle.*

**PIERRE DESRIAUX, Président de l'association « Ensemble, vivre Mougins »**

Un dernier mot.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Il y a beaucoup de questions.

*Applaudissements.*

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Nous allons laisser SNCF Réseau apporter des éléments de réponse aux différents points abordés. Ensuite, ne vous inquiétez pas, plusieurs personnes ont levé le doigt, mais je ne peux répondre à toutes en même temps. Nous vous donnerons la parole les uns après les autres.

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

Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à toutes les questions. Vous avez évoqué des éléments d'éclairage et je pense que cela nourrira les questions qui arriveront. Je pense que nous aurons un certain nombre de choses sur le projet de Ligne Nouvelle et sur vos positions sur la gare des Bréguières.

Là, il n'y a pas de problème, puisque c'est vraiment ce que nous avons essayé de présenter et l'objet de cette concertation. Nous avons plusieurs variantes et vous avez émis des souhaits de variantes. Nous souhaitons recueillir ces différents souhaits pour pouvoir proposer, en synthèse, l'expression du territoire sur ce sujet, c'est pourquoi nous avons plusieurs variantes de gares. Très honnêtement, ces variantes sont partagées, tout le monde n'a pas la même position. Nous étions à Valbonne hier et il y a aussi des oppositions sur les positions de gare. L'expression du territoire par rapport à ces positions se fera et nous verrons ce que nous pourrions en recueillir, globalement. Nous sommes vraiment dans cette zone d'expression.

Globalement, sur les placements de gare, vous avez évoqué toutes les contraintes par rapport aux mobilités ; vous avez raison. Il n'y a pas de construction de gare ne s'accompagnant pas de mesures liées à la circulation, liées à l'intermodalité, cela fait partie du processus. Le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) a une responsabilité par rapport à l'infrastructure ferroviaire. Les collectivités, les communes, ont une responsabilité sur l'aménagement du territoire (ce n'est pas le mandat du maître d'ouvrage) et cela accompagne un projet ferroviaire. Un projet ferroviaire unique n'a aucun sens, un projet ferroviaire s'accompagne de toutes les mesures politiques d'aménagement des plans de transport et d'aménagement urbain qui contribuent à la pertinence de la gare. Nous avons donc une responsabilité sur le ferroviaire et une responsabilité commune sur l'efficacité de ces gares.

Je laisserai Nicolas GUYOT vous présenter les éléments sur la zone de chalandise et sur l'utilisation, sur le nombre de trains et la pertinence TER et TGV des zones des gares de l'ouest des Alpes-Maritimes.

Vous avez parlé du maillage et c'est effectivement important pour le projet. Il faut réaliser des projets maillés pour avoir un maximum de points d'interconnexion pour avoir de la robustesse. Le tronçon Nice-Italie n'est pas dans le projet aujourd'hui. En 2012, nous avons fait une concertation sur le tronçon Nice-Italie et la Commission Mobilité 21 a repoussé ce tronçon à après 2050. Il n'est donc ni dans le projet ni dans la concertation, mais cela peut bouger. En tout cas, aujourd'hui, il ne l'est pas, que ce soit clair pour tout le monde. Le tronçon Nice Aéroport-Nice ville est un sujet assez récurrent, il revient tout le temps. Aujourd'hui, les conditions de réalisation de ce tronçon sont compatibles avec les objectifs de service que nous avons donnés. Après, nous sommes un peu au bout du système.

Par contre, dans le projet actuel, il n'est pas prévu non plus une quelconque modification de cette partie avec un doublement des voies ou un passage en tunnel ; cela ne fait pas partie du projet. Cela fait aussi partie des choses pouvant être réclamées, posées, dans les conditions de la concertation que j'ai évoquée. Du point de vue de la gouvernance du projet et des décisions prises, le maître d'ouvrage n'est pas mandaté pour étudier ces différentes variantes de projet.

Je laisse Nicolas GUYOT faire un point – cela servira à tout le monde – sur la zone de chalandise et, après, nous aurons d'autres questions.

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

Avant de vous présenter des cartes qui illustreront le propos, je vous donne des ordres de grandeur sur ce que donnent nos prévisions de trafic dans le temps entre la Priorité 1 et la Priorité 2. Nous avons des fourchettes de prévision qui dépendent aussi d'un certain nombre de critères qui ne sont pas des critères binaires ou absolument prédictibles. Nous avons donc des fourchettes de prévision entre 2 et 2,6 millions de voyageurs par an en Priorité 1, et entre 3 et 3,8 millions de voyageurs par an en Priorité 2. Pour vous donner des comparaisons, cela correspond peu ou prou respectivement aux fréquentations des gares d'Antibes et de Cannes aujourd'hui.

Pour compléter un peu votre propos – si cela est possible, puisqu'il était déjà très riche –, nous pouvons aussi dire que dans nos prévisions de trafic, la clientèle grandes lignes est non seulement importante, mais

majoritaire dans la clientèle de la gare. Comme vous l'avez dit, si nous pouvons schématiser, nous avons deux ou trois types de clients :

- les clients locaux, essentiellement ou pour une bonne partie, se déplaçant sur du domicile-travail dans le secteur des Alpes-Maritimes ;
- les clients régionaux se rendant dans les grandes agglomérations régionales ou ailleurs (Toulon, Marseille, voire au-delà à Montpellier ou Avignon) ;
- les clients longue distance allant ailleurs en province en France ou à Paris.

Les clients régionaux, au sens d'un périmètre régional un peu élargi et comprenant le périmètre local des Alpes-Maritimes, dans nos prévisions de trafic, représentent en gros 40 % des clients. Ces clients peuvent circuler dans des TER (principalement lorsqu'ils sont sur des trajets très locaux) ou dans des trains longue distance (il arrive que des gens prennent le train à Avignon pour venir à Marseille ou à Nice pour aller à Toulon). Voilà pour les ordres de grandeur.

Si nous essayons de regarder les illustrations suivantes, nous nous sommes projetés en 2030 en simulant les projets d'aménagement et en tenant compte, autant que possible, des projets d'aménagement du territoire tels qu'ils sont connus aujourd'hui (créations d'emplois, de logements, aménagements routiers, etc.) et ce qu'ils modifient sur les trafics. Nous sommes sur une modélisation routière et la tâche rose représente les gens à moins de 15 minutes d'une gare TER-TGV sur le territoire sans projet de desserte, sans gare Ouest Alpes-Maritimes ou Cannes-La Bocca. Lorsque nous mettons cette porte d'accès complémentaire (une gare TER-TGV dans la zone de Sophia), nous avons un agrandissement de cet espace, nous avons donc plus de gens, d'emplois et de résidents se trouvant à moins de 15 minutes d'une gare TER-TGV. Vous voyez que l'augmentation est d'environ 30 % pour les emplois et 15 % pour les habitants.

L'autre élément d'information est celui-ci. Assez logiquement, dans nos modèles, il s'agit de savoir d'où proviennent les usagers de la gare. Vous avez raison, ce n'est pas uniquement une gare à l'usage des Sôphipolitains. Assez logiquement, on remarque que quasiment 100 % de la clientèle faisant des trajets locaux provient des agglomérations environnantes. C'est un peu moins sur les trajets grandes lignes (70 %), cela veut dire que les gens venant de l'extérieur des agglomérations représentent 30 % de la clientèle longue distance. Environ 20 % des gens qui prendront le train pour des déplacements locaux viendraient de Sophia et seulement 12 % des gens prendraient le train pour faire un déplacement longue distance. Par contre, 70 % des gens qui feront un déplacement longue distance viendraient des agglomérations de Grasse, Cannes ou Antibes.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. Avez-vous d'autres questions ? Madame, présentez-vous.

**Olivia JULLIOT, Habitante de Mougins**

Bonjour. J'habite Mougins-le-Haut.

Ma première question globalise pas mal de choses. Sans m'étaler trop sur la gare dite « des Bréguières », dans l'étude faite – nous sommes nombreux à nous poser cette question à Mougins-le-Haut –, quel était l'intérêt de cette gare ? Effectivement, comme le Monsieur l'a très bien dit, ainsi que Monsieur le Maire et

toute son équipe, cela va induire des trajets en voiture qui n'arrangeront pas le secteur et, surtout, il n'y a rien autour.

Ma deuxième remarque – c'est très joli de voir de petits pointillés pour un train enterré, certes – est que les gens qui viendront prendre le train devront bien se garer, parce que l'on ne va pas prendre un train à pied. Cela induit donc des parkings, mais on n'en parle pas et cela fausse aussi le paysage. Quand on habite sur Mougins, on y habite pour ses espaces verts, sinon on va habiter Nice-centre ou d'autres agglomérations comme Marseille. Pour les gens qui arriveront sur Sophia ou une autre gare, peu importe laquelle, il y aura des bus. Je sais que l'entreprise SNCF a beaucoup d'autres choses que le train – que l'on ne connaît pas forcément, et je trouve d'ailleurs très bien qu'il y ait un gros développement là-dessus –, alors pourquoi ne pas penser à développer des transports qui soient écolos ? Pourquoi pas le vélo à assistance électrique ou des choses comme cela ?

En fait, mes questions sont :

- Pourquoi Les Bréguières ? Avec quelques éléments.
- Les parkings, parce que ce n'est pas beau et, surtout, cela demande beaucoup de place. Je connais bien la gare d'Aix TGV qui a un gros problème, parce que les voitures sont carrément garées le long de la route et l'on en retrouve d'ailleurs souvent sur parpaings (sans roue).

Voilà mes questions. Merci.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci.

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

Nicolas GUYOT apportera des éléments de réponse sur la position de la gare aux Bréguières.

Cela rejoint ce que j'ai dit précédemment, puisque vous évoquez les trajets en voiture, comment se garer, les paysages, etc., ce qui est tout à fait normal. Je comprends ce qu'évoque la réalisation d'une gare. Encore une fois, nous aurons probablement l'occasion de le montrer, nous prévoyons de concevoir des gares prenant en compte ces éléments. Cela fait partie des aménagements que nous faisons et nous ne sommes pas seuls à élaborer une gare. Je me répète, mais c'est un objet urbain pour lequel nous avons une responsabilité sur le ferroviaire et la construction d'un bâtiment voyageurs, etc., mais il s'insère dans un dispositif.

J'ai évidemment entendu les positions de Monsieur le Maire sur la position aux Bréguières, et c'est pourquoi nous avons d'autres positions de gares. Dans tous les cas, les collectivités nous accompagnent. Les études du maître d'ouvrage sont conduites dans le cadre d'un comité de pilotage et ce comité est présidé par le Préfet de Région, mais les acteurs sont :

- la Région (autorité organisatrice des transports), qui guide les besoins de transports du quotidien. Ce n'est pas SNCF qui les définit, mais la Région, c'est important. C'est elle qui commande à SNCF Réseau la réalisation d'un projet ferroviaire pour avoir une desserte ferroviaire ;
- les trois Départements ;
- les grandes Agglomérations ;
- l'État,

- SNCF Réseau

Ce sont eux qui financent les études.

Les Départements accompagnent le maître d'ouvrage dans l'objet de leur responsabilité, c'est-à-dire l'aménagement routier nécessaire. Des choix de gares impliqueront des investissements différents et c'est ce travail de pertinence de l'organisation des transports avec les différentes collectivités qui fera que nous aurons augmenté la capacité d'accès, l'efficacité, etc.

Vous avez cité la gare d'Aix-en-Provence et c'est un exemple double. C'est une gare qui a été conçue pour 1 million de voyageurs. Au moment de la conception de la gare, le projet était programmé pour recevoir de l'intermodalité et ces choses ne se sont pas faites. Aujourd'hui, c'est une gare de 3 millions de voyageurs, elle est donc surpeuplée. Cela veut dire qu'il faut bien appréhender les conditions de construction de la gare et avoir une vision partagée et globale, avec des décisions politiques d'aménagement qui complètent cela.

Vous avez évoqué les autres moyens de transport, ils sont évidemment importants. Vous avez évoqué les gares, mais aussi tous les modes doux et la pertinence d'une gare est de pouvoir également prendre cela en compte. Il faut avoir suffisamment de place pour gérer les taxis, les bus et les modes doux sachant que, malgré tout, le mode ferroviaire est assez central pour un déplacement relativement de masse des gens avec un nombre important dans un temps donné. Ce n'est pas tout à fait la même chose pour les déplacements en modes doux, nous n'avons pas tout à fait le même modèle de transport. C'est néanmoins compatible avec le fait que tous les moyens de transport soient développés. Ils ne sont pas du tout concurrentiels, mais ils viennent compléter, c'est cela l'efficacité des modes de déplacement.

Sur le choix de la gare des Bréguières, je donne la parole à Nicolas GUYOT pour présenter cela.

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

Pour reprendre le sujet de la génération de trafic et de ce que la gare aura comme impact sur le réseau routier, en cohérence avec les chiffres que j'ai présentés sur le trafic voyageurs de la gare, l'estimation du trafic généré est de 6 à 14 000 véhicules/jour. À l'horizon du projet, les entrées et sorties de Sophia seront de 170 000 véhicules/jour. Si nous raisonnons en heure de pointe, nous sommes entre 500 et 1 200 véhicules (tous sens confondus) qui arrivent de la gare. Si nous prenons un nouveau sens de comparaison sur un secteur prévu à l'urbanisation (la ZAC des Clausonnes), les prévisions sont de 2 000 véhicules/heure, voire un peu plus, en heure de pointe.

Ceci pour dire, si nous revenons sur le sujet précédent, qu'il ne s'agit pas du tout de nier le sujet des accès à Sophia. Tout le monde en est conscient et je pense que les acteurs du territoire travaillent à le résoudre, c'est presque une question de survie pour le secteur. Nous avons apporté notre petite pierre à l'édifice en faisant un certain nombre d'études routières, notamment avec le Conseil départemental qui est très impliqué sur ce sujet et qui accompagne les collectivités chaque fois qu'elles ont des projets d'aménagement générant de nouveaux mouvements.

Il y a tout de même une réalité : la gare s'ajoutera, certes, mais par rapport aux projets actuels de développement du secteur, ce ne sera qu'une petite partie du surplus. Vous avez vu les chiffres et, si nous pouvons en retenir de grandes idées, les deux tiers du foncier urbanisable sur Sophia ont été aménagés, il en



reste donc potentiellement un tiers. Quand on regarde le projet Sophia 2030, on prévoit 500 000 mètres carrés d'aménagements supplémentaires dans les 15 ans qui viennent. C'est donc bien plus de génération de trafic que ce qu'apportera la gare. Globalement, les études de trafic convergent sur le fait qu'un certain nombre de secteurs seront aménagés et cela entre dans la démarche d'accompagnement des projets de développement. Par exemple, la RD 35 sera probablement aménagée, de même que les accès au Fugueiret, la route des Trois Moulins, etc. Ce sont des sujets identifiés et qui se feront petit à petit.

Sur le sujet du stationnement, vous avez raison. C'est aussi une composante importante des projets de gares. Évidemment, tout le monde a en tête les images un peu cataclysmiques de la gare d'Aix TGV, avec des parkings qui s'étendent tout autour et de façon un peu sauvage. Il ne s'agit pas de nier leur impact. Avec les fréquentations que nous attendons, le projet de gare représente entre 1 700 et 2 700 places. Ce sera progressif, puisque nous les aménagerons au fur et à mesure des besoins. Il faut savoir que 2 000 places, ce sont environ 5 hectares si nous les mettons à plat, mais nous savons évidemment les superposer, les construire en silo, et nous savons en faire un bon usage. Dans le cas imaginé pour la variante des Bréguières, nous avons essayé de situer les parkings entre la gare et l'autoroute pour faire un écran et qu'ils aient au moins un rôle un peu bénéfique par rapport aux nuisances sonores.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. Monsieur.

**Gérard PRADAL, habitant de Mougins**

Bonjour. J'avais des questions purement techniques à vous poser. J'ai bien noté que la plupart du secteur se ferait en souterrain, mais j'imagine que vous avez des contraintes de liaisons verticales, ne serait-ce que pour la ventilation ou des sorties de secours. Avez-vous des idées à nous donner sur les distances de chacun de ces éléments, les bassins de rétention, etc. ? Avez-vous avancé là-dessus ? C'est pour connaître l'impact qu'il y aura en surface sur le paysage.

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

Nicolas GUYOT vous répondra globalement. Sur le sujet des bassins de rétention et des aménagements divers, nous n'en sommes pas là. Nous n'en sommes pas à la définition précise, mais au choix de tracés. Nous avons des éléments – que Nicolas GUYOT vous donnera – caractérisant les différents impacts de réalisation des ouvrages souterrains, mais la définition des bassins de rétention arrivera bien plus tard dans la réalisation du projet.

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

Sur les émergences du tunnel, nous devons distinguer les émergences nécessaires à la construction et les émergences nécessaires au fonctionnement par la suite. Je les distingue volontairement, parce que les tunnels seront des ouvrages importants à créer et se posera la question du sens dans lequel on les creuse, de savoir si on les creuse des deux côtés pour se rejoindre au milieu, etc. De la même façon, nous n'en sommes pas encore là.

En situation définitive, nous pouvons dire que la réglementation sur les tunnels, notamment la réglementation européenne, à travers des spécifications techniques internationales, impose des sorties à l'air libre tous les 5 kilomètres pour les tunnels dépassant 10 kilomètres. Par exemple, dans les tunnels situés entre la Brague et Saint-Laurent-du-Var, nous aurons au moins une émergence.

**Patrick ROUZET, habitant de Mougins**

Bonjour, j'habite à Mougins-le-Haut et je travaille à Sophia, je me sens donc assez concerné par les problèmes de circulation que Monsieur le Maire a évoqués, mais nous en avons déjà parlé.

Sur l'implantation de la gare, j'ai vu dans la présentation que vous parliez pas mal du désengorgement de la circulation sur l'A8 pour les trajets quotidiens. Sur le choix d'une gare aux Bréguières, pensez-vous que les Niçois ou ceux venant de l'ouest (Mandelieu-la-Napoule, etc.) prendront le train plutôt que la voiture pour se retrouver au milieu de nulle part ? S'ils veulent prendre le train, c'est plutôt pour arriver à l'intérieur de Sophia (comme avec le bus 230 entre Nice et Sophia), pas pour se retrouver au bord de l'autoroute à devoir prendre un bus et peut-être un deuxième bus ou devoir trouver un autre moyen de rejoindre Sophia. Finalement, vous évoquez une différence de coût entre les gares, mais cela peut aussi donner une différence de fréquentation. On pourrait avoir une gare plus utilisée, notamment par les habitants du département, donc peut-être plus rentable en étant aux Bouillides ou au Fugueiret. Aux Bouillides, on est au cœur de Sophia, justement.

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

Vous évoquez différents modes de transport. Aujourd'hui, il y a une organisation des transports et, avec la réalisation de cette gare, on la modifie. Pour une desserte de Sophia, cela n'aurait pas de sens d'avoir plusieurs modes de transport. Il y aura des choses à revoir. Nous ne pouvons pas projeter la réalisation d'une gare, quelle qu'elle soit, y compris aux Bréguières, sans modification des plans de transport et des moyens de transport.

Par contre, ce que vous évoquez entre effectivement dans le comparateur des différentes gares. Nous avons positionné deux autres gares un peu plus au cœur de Sophia. Nous avons donc une gare un peu excentrée et deux gares un peu plus au centre par rapport aux critères que vous avez, et cela fait partie du jugement des différentes possibilités de position.

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

Dans les ateliers dans lesquels nous avons étudié les différentes implantations de gares, nous avons en effet beaucoup discuté de la structuration des transports collectifs pour accéder à Sophia. Nous avons partagé le constat qui avait déjà été fait avant nous de la difficulté de desservir le secteur de façon fine, surtout compte tenu de la diffusion des origines des gens, comme cela a été noté dans l'intervention première.

Nous croyons – je pense que c'est une idée partagée – en la complémentarité de tous les systèmes. Nous avons donc les lignes de transports collectifs urbains ou interurbains, un peu lourdes (tram, bus-tram ou bus à haut niveau de service), puisque vous citez la ligne 230 qui fait Nice-Sophia. Nous avons ensuite des réflexions sur les parcours plus courts pour diffuser très localement, et il existe notamment une réflexion sur

le transport par câble à l'intérieur de Sophia. Il y a aussi des réflexions sur le transport automatique plus individualisé, plus souple, jusqu'au vélo électrique. Tous ces modes sont complémentaires.

Simplement, quand le bus 230 mis en place par le Conseil départemental – qui fonctionne très bien – met 45 minutes à venir de Nice, il dessert le territoire finement, certes, mais il met 45 minutes. Par le train, si l'on met 8 minutes depuis Nice Aéroport ou 17 minutes depuis Nice ville, la rupture de charge est certes toujours pénalisante, mais l'on peut avoir une desserte plus fine en bout de ligne par les moyens dont j'ai parlé et pour un temps de parcours qui ne sera pas forcément pénalisant globalement. Le fait d'avoir ce moyen un peu lourd et ce pôle gare est l'un des moyens de desserte, mais il n'est pas seul.

Concernant la spécificité des Bréguières par rapport aux autres implantations, je l'ai dit dans la présentation, la position de Fugueiret est sans doute la plus centrale si nous faisons une espèce de barycentre des emplois. La distance entre Les Bréguières et Fugueiret n'est pas si importante (2 kilomètres à vol d'oiseau). À partir du moment où l'on a une rupture de charge, on peut aussi – je me fais l'avocat du diable – se dire que les transports fins doivent de toute façon terminer le parcours et cela peut se faire à partir des Bréguières. Ce serait probablement un peu moins efficace par rapport au cœur de Sophia, mais il y avait aussi un projet de développement urbain autour des Bréguières. Il y avait donc aussi un potentiel de desserte très locale.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci.

**Jean-Louis MATOUT, habitant de Mougins**

Je suis chef d'entreprise installé à Sophia-Antipolis et je suis membre de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Je voudrais d'abord dire que, pour nous, il est tout à fait impensable que cette Ligne Nouvelle ne soit pas construite et le plus rapidement possible.

Je voudrais dire aussi que le problème d'asphyxie que nous rencontrons tous, Mougins en particulier, puisque Mougins est un lieu de passage important pour la desserte de Sophia, est le problème de Sophia. Dans la mesure où c'est de Sophia que viennent les problèmes de circulation et que c'est à Sophia que nous avons le plus gros potentiel de développement économique, pour nous, il est important que cette gare se fasse et qu'elle se fasse au nord de l'autoroute. Quelle que soit celle envisagée, il faut qu'elle soit au nord de l'autoroute, pas au sud.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci.

**Rémi QUINTON, habitant d'Antibes**

Je suis un ancien Mouginois.

Je vais donner tout de suite ma position, comme cela ce sera très simple. Au début, je n'avais pas forcément de position sur les gares, mais depuis la réunion d'hier, je suis clairement pour la gare TER-TGV au Fugueiret et je vais m'en expliquer. Cela a été dit par plusieurs intervenants : la desserte de Sophia est très importante, parce que – le chiffre est peut-être à confirmer – nous avons plusieurs dizaines de milliers de

déplacements par jour ne venant pas forcément que d'Antibes, mais aussi de Nice, Grasse et Cannes et ce sont des gares qui seront accessibles depuis Sophia-Antipolis.

J'ai une première inquiétude par rapport au cas de Cannes et à la liaison Cannes-Sophia. Quand on évoque l'idée de la gare à Cannes-La Bocca, je ne comprends pas bien le schéma ferroviaire qu'il y a derrière, parce que la gare TGV serait en dehors de la boucle TER. Que devient la liaison entre Sophia-Antipolis et le centre de Cannes dans cette configuration ? Je pense que c'est assez inquiétant et qu'il y aurait une grosse perte d'usagers du quotidien.

Ensuite, juste pour donner un résumé de ce qu'il s'est dit hier, à la réunion de Garbejaire, il a été évoqué ce qui s'appelle « le projet des élus » de faire une gare TER aux Bouillides. Hier, il fallait être à la réunion aux Bouillides pour voir que personne n'en voulait. Hier, à part les élus, il n'y a eu personne pour défendre le projet de gare TER aux Bouillides. Si la population refuse le projet, j'aimerais déjà comprendre pourquoi les élus veulent cette gare à un endroit où la population n'en veut pas. Hier, la gare au Fugueiret a été présentée et, manifestement, malgré des photomontages en 3D – ce pourrait être intéressant de les montrer à l'assistance –, cette gare a suscité un peu plus d'enthousiasme. Beaucoup de gens ont dit : « *S'il faut faire ce projet, il vaut mieux que la gare soit au Fugueiret* ». Des gens ont aussi dit : « *Quitte à faire une gare et à faire des travaux, il serait ridicule de n'y faire s'y arrêter que les TER. S'il y a une gare, autant que les TGV puissent aussi s'y arrêter* ».

Je pense qu'il est important que les TGV puissent aussi s'arrêter à Sophia-Antipolis, parce que si l'on veut une bonne desserte de la gare de Sophia-Antipolis, avoir 2 TER/heure entre Nice et Sophia sera insuffisant. Si les TGV s'y arrêtent, des passagers du quotidien pourront aussi monter dans les TGV. Je ne sais pas si vous pouvez confirmer. Est-ce une hypothèse que vous envisagez ou non ?

Je voudrais donner mon accord par rapport à différentes interventions de gens ayant dit que la gare des Bréguières n'était pas une bonne idée, y compris par rapport au fait qu'elle ait un gros passage en surface dans le parc de la Valmasque.

Sur les variantes de gare TER-TGV au Fugueiret, j'ai entendu dire que ce ne serait peut-être pas central ou pas pratique pour la desserte TGV, mais si l'on calcule les temps de parcours entre Cannes-La Bocca et Le Fugueiret, quelle population sera touchée à 20 minutes de Cannes-La Bocca ? J'ai croisé les données entre l'INSEE et Google map et l'on ne trouve qu'un tiers du département. Seul un tiers de l'ouest des Alpes-Maritimes habite à moins de 20 minutes de Cannes-La Bocca. Par contre, les trois quarts de l'ouest du département habitent à moins de 20 minutes du Fugueiret. 70 % de l'ouest du département sera plus proche de Sophia au Fugueiret que de Cannes-La Bocca. En l'occurrence, à Mougins, où nous sommes, les gens seront plus rapidement à une gare TGV au Fugueiret qu'à Cannes-La Bocca.

Je pense que l'on ne peut donc pas se permettre d'exclure cela par principe, comme l'ont malheureusement fait les élus. Cela n'a pas non plus l'air d'être l'opinion de la population, mais on ne peut pas exclure, par principe, que la gare TGV puisse être à Sophia, puisque je pense qu'il y a quand même de bons arguments pour qu'elle y soit.

J'avais deux autres questions, mais l'une a eu sa réponse :

- Quels sont les transports en commun en projet ou prévus, que l'on fasse la gare ou non ?

- Si l'on fait la gare Sophia-Antipolis au Figueiret, quels seront les transports en commun complémentaires prévus ? Qu'y aura-t-il en plus du bus-tram d'Antibes qui arrivera au Figueiret ? Quelles liaisons seraient tirées vers Grasse, Cannes, Le Cannet, etc. ?

Merci.

*Applaudissements.*

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

Nous allons répondre à trois. Je vais essayer de répondre aux questions générales, Roland LEGRAND fera une présentation rapide de la gare du Figueiret, et Nicolas GUYOT reprendra les éléments de desserte de cette gare et d'accessibilité.

Sur la gare de Cannes et la liaison à Sophia, il n'y a pas d'incompatibilité. À partir du moment où l'on fait Cannes-La Bocca sur le site de Cannes Marchandises, un lien est prévu avec une desserte de Sophia-Antipolis dans tous les cas. Aujourd'hui, ceci est compatible avec les trois positions de gares. La gare de Cannes s'ajoute au dispositif général, mais il reste toujours la desserte de Sophia-Antipolis. Deux questions se posent par rapport à cela et c'est ce qu'avait évoqué Nicolas GUYOT :

- l'utilisation de la ligne Cannes-Grasse qui est initiale dans la boucle ferroviaire ;
- le fait de relier directement la gare de Sophia en tunnel pour des raisons de saturation sur la ligne.

Aujourd'hui, nous n'avons pas fait le travail de calcul de la desserte ferroviaire engendrée par cela, puisque nous devons voir comment les choix évoluent. Il est sûr que la Ligne Nouvelle faisant la desserte de Sophia-Antipolis est prévue avec 2 TER/heure/sens plus 2 TGV. À partir du moment où l'on ne fait plus de desserte TGV, on n'a plus d'arrêt des trains longue distance à Sophia (les trains passent sur la ligne, mais ne s'arrêtent pas), on n'a plus qu'une desserte de 2 TER/heure/sens à Sophia. Du coup, on voit bien que l'on passe à une desserte à la demi-heure, ce qui n'est pas efficace du tout. L'investissement pour une desserte de 2 TER/heure ne correspond pas à la demande.

Nous devons donc avoir – c'est la demande de l'autorité organisatrice des transports –, au moins sur les grandes agglomérations, une desserte au quart d'heure (4 trains/heure). Il faudra donc que nous doublions cette desserte et en la doublant, nous avons les problèmes de saturation de la ligne Cannes-Grasse et nous sommes à peu près contraints de retirer d'autres TER sur la ligne classique. Un travail est donc à faire et ce travail n'est pas au bout.

Des demandes ont été faites par les élus locaux. Elles sont l'expression de leur souhait ou de leur volonté, elles sont versées à la concertation et il n'y a pas de commentaire particulier à faire. Ce sont des choix opérés et ils sont aujourd'hui présentés publiquement. Le maître d'ouvrage présente à la fois les études menées par SNCF Réseau et les demandes faites par les élus. Toutes ont leur pertinence et nous essayons d'expliquer au mieux l'ensemble de ces solutions. Il faut faire un choix, c'est donc donné à la discussion et cela fait partie de la concertation.

Je vais laisser à Roland LEGRAND la présentation de ce que peut être la gare de Figueiret, puisque vous évoquez le sujet.

**Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)**

Nous allons nous focaliser sur Le Fugueiret sachant que tous les projets de gare ont été paramétrés de la même manière à partir d'un programme fonctionnel et technique, mais également à partir d'un programme intermodal.

Si nous focalisons sur Fugueiret, vous voyez la D 103. À l'échelle, vous voyez un quai de 400 mètres et un programme fonctionnel de 7 à 8 hectares aménagés dans le territoire. Tout à l'heure, nous parlions de l'intermodalité et c'est bien évidemment un projet qui compose avec tous les modes de transport, y compris les transports de rabattement. Nous envisageons principalement d'aménager du transport en commun, mais nous avons également un travail sur la desserte territoriale à petite échelle, donc du rabattement, c'est pourquoi vous voyez du stationnement, ici, qui peut être paysagé ou intégré (nous verrons tout à l'heure une coupe). C'est un programme important et Nicolas GUYOT rappelait les flux de voyageurs attendus. Nous allons tourner entre 2 et 3 millions de voyageurs par an et il vous disait que cela s'apparentait à la gare d'Antibes (2 millions de voyageurs par an actuellement) ou Cannes (3,5 millions). Nous nous situerons dans cette fourchette et pour faire fonctionner un dispositif territorial, nous avons imaginé un bâtiment voyageur – vous le voyez ici – d'environ 3 500 mètres carrés. C'est un bâtiment de services, bien sûr, mais il va aussi accueillir du commerce et nous envisageons – c'est une discussion avec les partenaires locaux – un programme d'équipement de territoire, c'est-à-dire des services publics qui pourraient être intégrés dans cette nouvelle centralité territoriale.

Ici, nous avons par exemple imaginé une station de câble, puisqu'il a été envisagé ce type de transport ponctuel sur le territoire. Vous auriez donc une station de câble. Sur ce plan, vous voyez également le projet de Cité du savoir que nous avons dans toutes nos réflexions, mais cela est aussi vrai pour Les Bréguières puisque nous avons travaillé avec les équipes de la Ville pour envisager une relation. Sur Valbonne, il y a bien sûr une relation avec le programme d'activités situé aux Clausonnes. Ensuite, vous voyez l'insertion dans le tissu urbain ou paysagé de Sophia-Antipolis.

Ce qui est peut-être plus intéressant, puisqu'à ce stade de réflexion nous sommes tout de même très théoriques, est que nous serons amenés à travailler sur un projet beaucoup plus précis dans les deux années qui viennent. Sur Fugueiret, nous avons imaginé :

- 4 quais et des voies de desserte ;
- 1 plateforme de 60 mètres sur 400 de long.

Dans ce dispositif travaillé avec le territoire, vous voyez l'intégration du programme de stationnement, ici, sous la Cité du savoir. Évidemment, comme je l'ai dit aux responsables et collectivités, une gare est conçue en tant que projet partenarial. Vous parliez tout à l'heure de l'association avec le Département pour la desserte et, ici, évidemment, la mise au point d'un projet de ce type ne peut se faire qu'en association avec le Département, les agglomérations et les villes pour une meilleure intégration du dispositif.

Ici, vous avez le terrain naturel et, comme l'a expliqué Nicolas GUYOT, en fonction des tracés, vous avez un enfouissement de 15 à 20 mètres avec des dispositifs de soutènement. Sur le plan, vous voyez des parkings paysagés. Sous la canopée, vous aurez l'intégration des parkings sachant que, pour le gros du programme

parking (entre 2 et 3000 places), nous commencerons à 1 400 ou 1 500 places et, en fonction du succès de la gare, nous atteindrons 2 500 à 2 700 places.

Nous avons fait une projection. Là, c'est une insertion dans une vue Google. Vous avez le bâtiment voyageurs. À ce stade, ce n'est pas de l'architecture, mais simplement pour montrer comment ce projet peut s'insérer dans le paysage existant. Ici, vous avez la Cité du savoir avec des stationnements intégrés dans le soutènement ; on ne les voit pas, puisqu'ils sont masqués par les arbres. Vous avez les quais, la passerelle, une station de câble imaginée ici, un programme voyageurs avec des services, voire des services marchands. Ensuite, vous avez tout le programme d'intermodalité en relation avec la départementale qui est ici. Voilà la situation.

Ce sont évidemment des projets conséquents, mais que nous sommes tout à fait capables d'intégrer. Les voies, comme on vous les a présentées, sont plutôt enfouies, mais le bâtiment, qui peut être assez caractérisé, peut aussi donner une image pour le territoire. Vous voyez bien que ce sont des bâtiments restant à l'échelle de ce qui existe actuellement.

Ce sont des paramétrages de gares, qu'elles soient aux Bréguières, au Fugueiret ou aux Bouillides. Nous sommes actuellement tout à fait aptes à intégrer ces équipements, qui sont tout de même importants, dans les territoires respectifs. Effectivement, les questions posées sont tout à fait légitimes. Il s'agit de travailler l'intermodalité et, puisque j'ai entendu tout à l'heure parler de « gare betteraves », notre souci est de ne plus réaliser de gare sortant de nulle part, mais de travailler avec les acteurs territoriaux pour développer ce que nous appelons « une centralité », c'est-à-dire un pôle de développement territorial plus ou moins urbain. C'est notre démarche.

### **Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci.

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

Sur le sujet de la desserte en transports collectifs des trois sites, si l'on peut faire une différence, je ne suis pas complètement légitime pour donner des programmes qui n'existent pas ; je pense que Monsieur GALY pourra compléter.

Dans les ateliers, il a été évoqué un certain nombre de choses. Il semble assez naturel que les programmes de desserte évoluent en fonction des projets. Je pense donc que cela continuera à se préciser. Globalement, il me semble que nous aurons besoin de faire venir les axes « lourds » des trois générateurs principaux que sont Cannes, Antibes et Grasse. Pour Antibes, le projet de bus-tram est bien parti et relierait correctement toute l'agglomération antiboise. Le projet de transports en commun en site propre de Cannes, remontant l'avenue Carnot, ne va pas jusqu'au secteur de Sophia. Dans les ateliers que nous avons eus, il a été envisagé – ce n'est pas un projet, loin s'en faut –, s'il y avait une gare, qu'elle soit aux Bréguières ou au Fugueiret, et à condition qu'il y ait un échangeur aux Bréguières, un prolongement des bus sur l'autoroute avec une sortie par l'échangeur, ce qui donnerait un accès rapide. Depuis Grasse, la question de la densification des services de bus peut se poser aussi.

Les trois implantations ne sont en effet pas tout à fait identiques par rapport à ces projets. On voit que le TCSP d'Antibes arrive déjà au Fugueiret et qu'il se prolongerait assez naturellement sur Les Bouillides, puisque nous sommes dans le cadre et la philosophie du projet Cote 121 de Sophia 2030. Si cela pouvait se faire – je mets tous les bémols et toutes les précautions oratoires –, ce serait probablement sous condition qu'il puisse rouler facilement sur l'autoroute et emprunter un échangeur Bréguières et Fugueiret, qui sont quasiment accessibles de la même façon. Pour le TCSP cannois, nous avons un axe arrivant directement sur Les Bouillides, mais nous pourrions aussi imaginer, par la RD35, une desserte de la gare qui serait évidemment moins proche du cœur.

Je ne suis pas sûr qu'à ce stade nous soyons complètement mûrs sur les projets de transports en commun pouvant accompagner les différents sites de gare. Il est vrai qu'en étant au cœur de Sophia, la situation du Fugueiret, dans une moindre mesure la situation des Bouillides, semble plus favorable à une concentration des axes forts.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. Nous allons peut-être prendre encore une ou deux questions.

**Daniel MORARD, habitant de Mougins**

Je partage la globalité de ce que j'ai entendu, en particulier le fait qu'il semble y avoir un rejet des Bréguières. Cela me semble assez logique pour les différentes raisons qui ont été reprises.

Je pourrais ajouter un point qui n'a pas du tout été évoqué, mais qui est une réalité récente, celle du 3 octobre 2016. La sortie en aérien se ferait à côté de l'Écoparc, lequel a été inondé. Je ne doute pas que toutes les mesures seraient prises pour éviter les inondations, mais ma remarque serait par rapport à la surface des infrastructures qui viendraient, à grand débordement, sur la surface déjà inondée. Je pense que cela pourrait aggraver les choses.

Sur la partie des parkings, évoquée et reprise maintes fois, à l'évidence, quand on voit cette implantation aux Bréguières, on pense tout de suite à la gare d'Aix-en-Provence, aux kilomètres de parking sauvage qui s'effectuent alentour. Là, on se trouve en bordure du parc de la Valmasque, à quelques centaines de mètres. À partir de là, je peux vous garantir qu'entre le choix d'un parking payant et le parking dans les zones destinées à recevoir les promeneurs de ce parc, toutes les voitures se colleront évidemment là. Nous aurons des kilomètres et des milliers de véhicules qui se poseront ici.

Pour cette raison et toutes celles qui ont été évoquées, l'implantation de la gare aux Bréguières ne me paraît pas fondée. Je vous remercie.

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

Je voudrais apporter un petit complément, parce que la gare d'Aix-en-Provence est assez souvent prise en référence. C'est effectivement une gare qui a des problèmes de stationnement, mais ce n'est pas la seule de la région et certaines ont autant de voyageurs, voire plus, sans avoir ces problèmes de parking. Si nous prenons la gare d'Avignon, elle n'a pas ce problème de parking, mais a autant de voyageurs. La gare d'Aix n'est pas la cible que l'on peut présenter à toutes les gares.



Ce que Roland LEGRAND a présenté un peu avant est le fait que nous savons gérer les parkings. C'est une question de dimensionnement que nous savons gérer et intégrer. Il expliquait tout à l'heure les dimensionnements prévus. Le calcul pose la réalisation générale de ce projet et l'évolution de la gare et de sa fréquentation, mais d'autres sont en pleine évolution, comme celle d'Avignon TGV qui ne rencontre pas du tout ces problèmes de parking.

Vous avez évoqué des logiques d'aggravation lors des inondations et j'aurai deux éléments. D'une part, vous évoquez une préférence – c'est le but de la concertation, puisque je souhaite que ces discussions vous permettent de vous exprimer sur des préférences. C'est vraiment l'objectif de cette concertation – et il y a des choix à faire, sinon cela n'a pas d'intérêt. Évidemment, il y a des caractéristiques que nous essayons de présenter à la fois dans le dossier et dans les discussions sur les différentes positions de gares, ce qui conduit encore une fois à un choix à réaliser et à exprimer.

En ce qui concerne les inondations, les logiques de construction que nous prenons en compte sont, d'une manière générale, celles de non-aggravation des risques. Nous travaillons donc sur la réalisation d'ouvrages ne venant absolument pas impacter ou aggraver l'ensemble des risques mesurés ou connus à ce jour. Il peut y avoir des endroits où cela est plus ou moins facile, où nous avons plus ou moins des mesures de construction, mais par principe, ce ne sont pas des positions entrant dans une logique d'aggravation des risques, tout simplement.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. Il y aura trois questions, là. Messieurs, ici, qui demandent la parole depuis un moment.

**Monsieur HEUSE, habitant de Mougins**

Je voudrais revenir un peu aux prémices de ce projet. Je pense que la nécessité première était de décongestionner la ligne littorale. On voit que le trafic de fret est lent et peut ralentir le trafic plus rapide, mais le trafic de fret diminue et la ligne Lyon-Turin va se mettre en route. On peut donc s'attendre à ce que le trafic de fret diminue. La SNCF vient d'annuler la desserte de TGV longue distance, elle vient d'arrêter les TGV venant de Bruxelles à Marseille. Cela va aussi diminuer la pression sur la ligne littorale.

La population de la région PACA augmente, mais la population des Alpes-Maritimes a tendance à être stable. La pyramide des âges est en losange donc, avec le temps, le nombre d'actifs sur la zone va diminuer ainsi que le besoin en transports, probablement.

Tous ces éléments vont relâcher la pression sur la zone littorale. Avez-vous étudié le fait qu'il puisse y avoir une désaturation naturelle de la zone ?

Ensuite, vous avez bien vu que c'est un habitat diffus sur Sophia-Antipolis. Monsieur a mentionné l'étude de SKEMA sur 3 000 actifs de Sophia. Il serait bien que vous preniez en compte ces résultats en regardant d'où viennent les gens. Ils ont collecté des données et elles sont disponibles, je pense que cela serait utile pour répondre à un certain nombre de problèmes, comme cela a été mentionné, notamment vers Monaco, entre autres.

Je suis contribuable, je voudrais donc parler aussi du financement. On connaît l'état de la France et SNCF Réseau a déclaré qu'elle ne financerait plus de ligne nouvelle. La Région a donc proposé une écotaxe,

mais on sait ce qu'il s'est passé en Bretagne. Ce sont 4,2 milliards d'euros sur 10 ans, le temps de financer la Priorité 1, puis il faudra financer la Priorité 2. Pour vous donner quelques éléments, si l'on taxait les trajets sur l'A8 (140 000 trajets par jour) pour financer le tunnel, ce serait 10 euros de plus par trajet par rapport au montant de péage actuel. Si l'on taxait les nuits d'hôtel, ce seraient 6 euros de plus de taxe. Si l'on taxait les vols, ce seraient 35 euros de plus par vol. Si l'on taxait les habitations, ce seraient 500 euros par an et par habitation. Je ne sais pas si l'on se rend compte que lorsque l'on promeut ce projet on promeut aussi l'augmentation de la pression fiscale sur les habitants.

Je pense qu'il y a des alternatives comme le bus à haute fréquence (déjà mis en place) qui est beaucoup moins cher, puisque j'ai vu que le coût était de 100 millions d'euros pour Antibes-Sophia. Ce sont aussi 100 millions d'euros à Cannes, à peu près. Je pense que si l'on développe cela pour 400 millions d'euros, soit un dixième du prix du train, on peut mettre en place des solutions de mobilité sur la zone. Aussi, rappelez-vous que si nous avons demandé à Uber ou à Google quelle était la solution pour le développement de la mobilité sur les Alpes-Maritimes, ils n'auraient pas répondu le train, mais la voiture autonome, la voiture électrique, la voiture automatique. Dans 15 ans, il n'y aura pas de pollution avec la voiture automatique, les voitures autonomes gèreront elles-mêmes la congestion, probablement. Cela résoudrait beaucoup de problèmes. En plus, cela servirait l'habitat diffus en décongestionnant par des solutions de covoiturage optimisées.

Le dernier point est qu'il faudrait peut-être penser que ces solutions alternatives – on a le bus, en attendant la voiture autonome – sont peut-être l'avenir pour une technopôle comme Sophia. Il ne faudrait peut-être pas rater de train si l'on ne veut pas non plus rater le futur. Merci.

*Applaudissements.*

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Je vous propose de prendre l'ensemble des questions et nous proposerons à SNCF Réseau de répondre. Ce monsieur attendait.

**Loïc CUENOT, habitant de Mougins**

Bonjour. Je suis habitant des Bréguières. Comme tout le monde, je suis pour le train, mais pas forcément aux Bréguières, parce que l'on n'en voit pas trop l'intérêt, mais également parce que la tranchée ouverte passerait en plein dans mon salon, ce qui m'arrange moyennement.

J'aurais une question parce que, lorsque vous faites une tranchée ouverte, c'est pour sortir les gravats. On m'a parlé de 4 millions de mètres cubes de gravats à sortir. J'imagine donc que la tranchée ouverte ne fera pas 20 mètres de largeur. C'est pour avoir une idée de l'impact sur le quartier, parce qu'il n'y aura pas que ma maison, mais tout le quartier et les quartiers alentour, et des centaines de camions qui partiront. C'est pour avoir une idée de cet impact, précisément, pour les gens en sortie de tunnel lors des 8 ans de travaux.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. On essaie de faire court. On rassemble les questions et l'on essaie de faire dans la concision.

**Paul DECONINCK, conseiller municipal de la ville de Mougins**

Depuis toujours, nous suivons les questions d'aménagement du territoire avec beaucoup d'intérêt, puisque c'est très important pour nous. Concernant ce projet, sur le principe, nous sommes pour, parce que nous savons très bien que nous devons en passer par là pour décongestionner la ligne littorale ; je prends le train tous les jours, je sais donc ce que cela veut dire.

Ma question est la suivante. J'ai entendu dire que si l'on choisissait la gare aux Bréguières, il était possible de passer sous la Brague, alors que si l'on choisit les autres tracés il faut faire un pont au-dessus de la Brague. Nos amis de Biot sont très sensibles à cette question et, pour cette raison et une autre (la question du fret ferroviaire), j'aimerais bien voir les coupes des trois tracés pour savoir pourquoi il est possible de passer sous la Brague en faisant une gare aux Bréguières alors que si l'on fait la gare à Sophia on ne le peut plus. Je pense qu'il est très important pour nous de savoir pourquoi.

**Monsieur GAZET, habitant de Mougins**

Bonjour. Je travaille à Sophia. Je pense que Monsieur a raison, surtout que toutes les variantes proposées terminent dans une zone inondable. Sur la Brague, l'an dernier, nous avons tous été touchés, nous connaissons donc bien le sujet.

Par contre, on ne comprend pas très bien, parce qu'il y aurait peut-être un nouveau tracé passant au nord de Haut-Sartoux (vers le pôle d'Air France et des pompiers), à une altitude où la Brague est à peu près à 90 ou 100 mètres (elle est quand même deux fois plus haute). Certes, c'est le haut de Sophia, mais cela ne paraît pas être un trajet plus bête qu'un autre. Pour les OAM 1 et 2, l'un passe sur la Brague et l'autre sous la Brague, mais nous avons du mal à réaliser la chose.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. Je crois qu'il y a une dernière question.

**Franck EDWARDS, habitant de Mougins**

J'habite le secteur des Campelières, au sud de l'autoroute, au niveau de la sortie Cannes-Mougins. *A priori*, il n'y a pas trop d'alternatives au niveau du tracé par rapport à ce que l'on a vu.

Je m'inquiète un peu de l'impact par rapport au fait que cela passe en zone résidentielle. *A priori*, c'est un tracé souterrain, mais quel impact y aura-t-il sur ce secteur, dans le sens où c'est un secteur très résidentiel ? N'aurons-nous pas des soucis comme il y en a eu sur Toulon pour la traversée de la Ville. Je pense qu'il faut se poser ces questions dans un secteur où il y a beaucoup d'habitations.

Par ailleurs, parce que c'est un secteur également touché – c'est une idée et je ne sais pas si Monsieur le Maire y a pensé –, notre commune est traversée par de nombreuses lignes à haute tension et je ne sais pas si ce projet d'aménagement du territoire pourrait faire l'objet de travaux communs avec ERDF pour travailler à l'enfouissement des lignes traversant la commune.

*Applaudissements.*

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci.

**Monsieur NEDELEC, habitant de Mougins**

Bonjour. Est-il possible de zoomer sur Mougins sud afin de nous préciser et de nous montrer le trajet de façon un peu plus détaillée ? Là, on ne voit pas bien. Y a-t-il des documents que nous pourrions obtenir pour avoir un détail de ce trajet ?

Ma deuxième et dernière question, puisque nous avons parlé de l'implantation d'une gare, est de savoir quelle serait sa fonction et son impact sur le paysage en superficie.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Une dernière question.

**Aurélien DELAY, usager**

Bonsoir. J'habite Antibes et mes questions sont sur la variante de gare à Cannes-La Bocca. Aujourd'hui, il y a déjà la gare de Cannes Marchandises et un projet pour y mettre l'atelier de maintenance. De plus, si l'on réfléchit un peu à cette variante, on a vu que :

- l'on a besoin de trains TGV s'arrêtant à Sophia pour la desserte Nice-Sophia ;
- la zone de chalandise est largement supérieure à Sophia qu'à Cannes, et c'est logique puisque Sophia est au milieu de la zone qu'elle est censée desservir tandis que Cannes est tout au fond, tout en bas, tout à gauche.

De plus, si l'on part sur la variante où l'on fait Cannes-La Bocca-Sophia directement, le doublement de l'axe Cannes-Grasse se fera-t-il alors que les trains longue distance n'y passeront plus jamais ?

Pour toutes ces raisons – je vais vous poser la question très directement – cela vaut-il le coût de passer deux ans à faire des études pour une solution dont un peu de bon sens nous dit qu'elle est largement dégradée par rapport à l'option à Sophia ?

*Applaudissements.*

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. Nous prenons une dernière question.

**Anne MANATHON, habitante de Mougins**

J'ai une question toute simple. Quand cela passe en souterrain, on se dit « *c'est génial, ça va passer en souterrain* », mais comment être sûr qu'il n'y aura pas de répercussion pour les maisons qui sont juste au-dessus en surface ?

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. Cela rejoint l'une des questions formulées avant.

Il y a eu pas mal de questions. Nous allons nous organiser pour proposer des réponses.

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

Nous allons faire cela à plusieurs. Je vais essayer de faire un point sur les questions générales. Je demanderai à Nicolas GUYOT d'intervenir sur les questions de tunnels et d'impacts sur la surface ainsi que sur les présentations des différentes coupes (le profil en long du projet et le passage sous la Brague).

Pour ma part, je vais essayer de reprendre ce qui a été dit dans la première intervention avec le principe de désaturation de la ligne par une moindre utilisation, quelles que soient les données (fret, etc.). Nous n'avons aujourd'hui aucun chiffre ou tendance permettant de dire que l'utilisation du ferroviaire va régresser. Nous avons une progression de plus de 4 % d'utilisation du train, malgré les contraintes que nous avons aujourd'hui, puisque je vous ai montré que le service n'est pas au top. Nous avons une augmentation continue ces dernières années et une petite baisse cette année, mais nous ne considérons pas que ce soit le chant du cygne, c'est conjoncturel. Par contre, toutes les études de déplacements que nous avons aujourd'hui montrent que la demande de déplacements va augmenter.

J'ai évoqué les conditions de déplacement tout à l'heure et absolument aucune étude ne démontre qu'il y aura une amélioration du transport du quotidien par la route, au contraire. Toutes les études montrent que le temps de transport en voiture va augmenter, puisqu'il n'y a pas de grand projet routier. Cela veut dire que nous avons une région complète devant trouver les moyens de permettre ces déplacements. Vous avez évoqué les bus, ils contribuent à cela, mais ils ne contribuent pas à tout. Tous les bus transportant des gens sur la zone viennent renforcer la saturation routière et ont des capacités de report largement différentes du train. Ils sont donc complémentaires, mais ne peuvent pas « concurrencer » une desserte ferroviaire efficace, notamment sur un tronçon comme Sophia-Nice. Le bus sera complémentaire, mais nous avons une prévision d'utilisation du train importante ; nous avons montré les chiffres.

Dans l'ensemble des données et des chiffres que nous avons aujourd'hui, aucun élément tangible ne permet de considérer, par simple déflation du nombre de passagers, que nous arriverions à libérer un réseau déjà totalement saturé. Au contraire, nous avons des demandes complémentaires de transport.

Ensuite, vous avez évoqué le financement du projet. C'est un sujet extrêmement important et le Comité de pilotage du 20 septembre 2016 a fait une demande auprès de la Région pour mettre en place une commission de financement qui viendra regarder comment il est possible d'organiser le financement du projet. Aujourd'hui, nous n'avons pas d'élément concernant ce financement.

Vous avez cité des chiffres dont j'aimerais bien connaître les sources, le mode de calcul et le nombre d'années prises en compte. Par exemple, le projet Charles de Gaulle Express (à peu près 2 milliards d'euros) est aujourd'hui financé pour partie par l'État, même s'il y a des désengagements structurels de la SNCF par décision de l'État, mais cela peut changer. Il coûte 1 euro de plus sur les billets de train et billets d'avion. Ce ne sont donc pas 35 euros en plus. Je ne sais pas où vous avez trouvé 500 euros de plus par habitant. Selon quels principes et sur quelle période ? Nous n'avons jamais trouvé ces chiffres-là. Très sincèrement, je serai preneur de vos modes de calcul, parce que je pense que nous devons pouvoir regarder en quoi ils consistent. Le financement reste un problème important, c'est pourquoi cette mission de financement est là.

Vous avez évoqué la taxe carbone. Oui, la taxe carbone a été abandonnée au niveau national, mais le Président de Région vient de demander qu'elle puisse être rétablie sur la région. Je ne dis pas que cela va se

produire, mais c'est une demande. Il existe différents modes permettant de prévoir un financement, que ce soit au niveau régional ou national, sur de très grands projets.

Vous avez parlé d'un projet à long terme et vous avez parlé de la voiture autonome, mais je ne sais pas lequel des deux se réalisera en premier. Je ne suis pas sûr que d'ici 2030 nous aurons des voitures autonomes qui circuleront au sol et se réguleront. Si vous en faites le pari, je veux bien le faire aussi, mais je n'en suis pas sûr. En revanche, je suis sûr que si nous ne prenons pas de décision pour mettre en place un système ferroviaire aujourd'hui, nous n'aurons pas ce qu'il faut en 2030.

#### *Applaudissements.*

Je vais répondre sur la partie des infrastructures en commun avec ERDF et je laisserai Nicolas GUYOT répondre sur les coupes, la Brague, les matériaux et les tunnels. Nous avons déjà travaillé sur la mixité des infrastructures et il est aujourd'hui assez difficile, compte tenu des réglementations, notamment des interventions, de prévoir une coexistence ou cohabitation des lignes haute tension enterrées avec les lignes ferroviaires. Ce n'est pas que ce n'est pas réalisable au niveau de la construction, mais ce n'est pas applicable au niveau de la maintenance et des interventions, sur des logiques de sécurité entre les interventions sur le domaine ferroviaire et sur le domaine haute tension.

Ce sont des contraintes importantes. Nous avons travaillé cela, notamment sur la réalisation du projet dans son ensemble, avec la boucle de sécurisation d'alimentation de la région, puisque c'est une région qui a des difficultés de sauvegarde du réseau électrique. Nous avons « bossé » sur le sujet avec ERDF et EDF et nous en sommes arrivés à la conclusion que nous n'arrivons pas à faire la mixité des installations. Cela peut se reproduire sur des zones particulièrement délicates que vous évoquiez, mais par principe, nous ne pouvons pas le faire aujourd'hui.

Sur les variantes que vous avez évoquées, notamment celle de Cannes, et les logiques d'atelier de maintenance et de doublement de la ligne Cannes-Grasse, vous avez parlé de la pertinence de cette gare par rapport aux années d'études. Encore une fois, ce n'est pas au maître d'ouvrage d'apporter un jugement sur la pertinence, mais de répondre strictement à la question posée qui est : « *Peut-on réaliser une gare à Cannes ?* » Nous pouvons la réaliser, mais il y a des conditions à cela. Nous avons débuté la réunion avec un certain nombre de conditions que j'évoquais pour la réalisation de gares, notamment aux Bréguières. J'ai exactement le même positionnement du maître d'ouvrage sur les interrogations. La gare de Cannes est potentiellement réalisable à condition que nous sachions reconstituer tous les enjeux ferroviaires existants sur cette zone – c'est important, il y a 24 hectares – et cela veut dire :

- un projet urbain de grande envergure associant cette gare à Cannes ;
- un projet de mobilité et de déplacements extrêmement important, puisqu'arriver à Cannes Marchandises est aujourd'hui un peu sportif pour une desserte de gare. C'est aussi contraint que sur tout le reste du territoire.

Je peux vous dire qu'il y a un vrai grand projet d'aménagement, mais cela veut aussi dire que nous avons des réflexions sur le projet, puisqu'il modifie les conditions mêmes de réalisation du système ferroviaire et de la boucle avec ce que j'expliquais tout à l'heure (2 gares et 4 TER). Cela veut dire que nous devons reprendre l'ensemble des logiques. Nous avons parlé de ce qu'était le raccordement potentiel de la Priorité 2 qui, si

nous mettions une gare à Cannes, serait évidemment associé à cela. Cela nous oblige à reprendre le travail de desserte ferroviaire et de pertinence de ce projet dans le cadre socioéconomique. C'est à faire et c'est long à faire.

L'élément qui vient s'ajouter à cela est la possible décision d'une gare uniquement TER Ouest Alpes-Maritimes, notamment aux Bouillides. En effet, ce qui est perçu dans la logique de réalisation d'une gare à Cannes est une gare TER aux Bouillides. Nous vous avons montré les éléments selon lesquels nous, maître d'ouvrage, considérons, avec l'ensemble des collectivités finançant le projet, la pertinence d'une gare TGV sur cette zone, même si la gare était une gare TGV à Cannes. C'est pour cela que l'ensemble des études pour la pertinence des éléments que je viens d'évoquer sont à faire et nécessitent du temps.

C'est à la gouvernance du projet et aux positions que vous allez émettre sur le territoire de juger s'il faut ce temps. J'aurais même tendance à dire, et c'est ce que vous évoquiez, que les choix sont importants et que ce temps se mesure. Nous sommes dans une concertation, des choix sont proposés par le maître d'ouvrage et permettent de ne pas voir ces temps rallongés et il peut y avoir des positions prises par le territoire, ici, dans des réunions de concertation, pour demander cela. C'est au territoire de s'exprimer sur ces sujets.

Je laisse Nicolas GUYOT vous répondre sur les sujets de profil en long avec la stratégie des matériaux, d'abord, puis les problèmes de pente.

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

L'excavation des terres, pour le creusement des tunnels et les autres sections à l'air libre de la ligne, est un sujet en soi. C'est un sujet important dans une région riche de ses paysages et écologiquement. L'ordre de grandeur que vous avez cité pour la Priorité 1 sur les Alpes-Maritimes est exact (entre 4 et 5 millions de mètres cubes). Vous avez remarqué que nous donnons des ordres de grandeur, mais je trouve important, pour remettre les choses dans leur contexte, de voir que des projets en réalisation actuellement (la ligne à grande vitesse de Bretagne, par exemple) ont des excédents de matériaux bien supérieurs (11 millions de mètres cubes) alors qu'ils ne présentent pratiquement pas de tunnel.

Il faut avoir conscience que le volume de matériaux n'est pas tant associé au fait d'être en tunnel, puisque ces sections sont finalement relativement limitées par rapport à des sections en déblais sur des terrains vallonnés. Pour donner un autre ordre de grandeur, 5 millions de mètres cubes, ce sont 100 mètres par 100 mètres par 500 mètres. C'est beaucoup, ce sont beaucoup de camions, mais à l'échelle de solutions de réutilisation – ces 5 millions de mètres cubes ne seront pas forcément mis en dépôt, puisque nous ferons tout pour réutiliser un maximum de ces volumes –, ce qui restera pourra être réutilisé différemment. En effet, des solutions ont été imaginées dans d'autres projets et ce sont des solutions un peu massives, c'est pourquoi nous les mettons en évidence. Il s'agit notamment de solution de retravail sur le paysage, notamment le paysage hydraulique. Pour donner un autre ordre de grandeur, en 30 ans, le dragage du lit du Var a représenté 10 fois plus, soit 50 millions de mètres cubes.

Si nous en venons au sujet des coupes et de la raison pour laquelle il est possible de passer sous la Brague dans certains cas et pas dans d'autres, nous avons ici une carte représentant le relief de la zone. La coloration va du bleu (zones basses), avec la vallée de la Brague ici, au marron (le plus en altitude). Sur cette carte,

vous avez les tracés implantés, la gare des Bréguières ici, la gare de Fugueiret ici, et celle des Bouillides ici. Globalement, on voit une zone haute dans ce secteur de Mougins et elle descend progressivement lorsqu'on s'éloigne vers l'est et le nord-est. Le franchissement de la Brague est donc à 10 mètres dans sa partie aval et remonte progressivement pour être à 50, 60 puis 70 mètres.

Par ailleurs, il faut aussi dire que les pentes des tracés ferroviaires sont relativement faibles. D'une part, en gare, nous avons des sections qui doivent être quasiment à plat, puisque la tolérance est de 0,5 % de pente. Ce 0,5 % de pente ne s'applique pas seulement à la longueur des quais, mais au-delà, car il faut que cela arrive jusqu'aux aiguillages des voies à quai. Cela donne quasiment une distance de 2 kilomètres à plat. D'autre part, même quand il n'y a pas de gare, pour ce genre de ligne, la pente des tracés est également limitée (3,5 % maximum), mais pas sur des longueurs infinies.

Globalement, nous ne pouvons donc pas descendre aussi vite que nous le voudrions et nous ne pouvons pas nous enfoncer aussi vite que nous le voudrions non plus. Nous avons donc cet exemple de coupe au Fugueiret. La gare est située dans ce secteur, au nord-est de la RD 35. La ligne bleue représente le terrain naturel et la ligne rouge est le tunnel. La gare est donc en déblais, elle passe au-dessus du ruisseau du Fugueiret, puis c'est en tunnel avec quelques émergences au niveau de routes. Le tunnel passe ensuite sous le golf et on arrive à la Brague en plongeant aussi vite qu'on le peut. Si nous décalons le tunnel pour passer sous la brague, nous le décalons de cette hauteur, soit *grosso modo* 30 ou 40 mètres de profondeur supplémentaire. Aujourd'hui, une gare enfoncée de 30 ou 40 mètres est compliquée à exploiter, car elle est peu propice à l'utilisation, puisque vous comprenez que le confort n'est plus le même, ni les échanges permis, et cela est très cher.

Voilà pourquoi nous avons cherché à avoir les gares les plus proches des surfaces. C'est le cas à Fugueiret. Aux Bouillides, c'est un peu plus profond, entre 20 et 30 mètres (niveau du rail) en dessous du niveau de la terre. Cela permet d'imaginer une construction depuis la surface, c'est-à-dire qu'on creuse une boîte puis on la recouvre, comme la tranchée couverte. Ce plateau est la longueur sur laquelle on peut rester à peu près à plat. Ensuite, nous plongeons, mais de la même façon que dans l'option Fugueiret, nous n'arrivons pas à passer sous la Brague. Si nous devions passer sous la Brague, ce serait le tracé représenté en dessous, en rose, qui est 40 mètres en dessous.

Dans le cas des Bréguières, nous retrouvons également un plateau au niveau de la gare et le terrain naturel qui est assez accidenté. La Brague est franchie ici. Dès que nous le pouvons, nous plongeons le plus fort possible. Nous suivons globalement le niveau du terrain naturel jusqu'à la RD 35 et au-delà, jusqu'aux Trois Moulins. C'est la section principalement en aérien dont je parlais tout à l'heure avec une succession de déblais, remblais, tranchées couvertes et viaducs. Nous plongeons donc le plus fort possible (3,5 %) et nous arrivons tout juste à passer sous la Brague.

Il faut signaler que dans cette option, nous avons tout de même une contrainte au niveau de Biot du point de vue de la constructibilité et surtout du point de vue de l'impact environnemental, puisque l'altitude du tunnel passant sous la Brague fait qu'il est creusé dans l'aquifère (dans la nappe). Dans les solutions où nous sommes dans la vallée, *a priori*, nous sommes au-dessus des niveaux les plus hauts de la nappe.



Il y avait des questions sur l'effet des tunnels en surface, sur les problématiques de vibrations, etc. Aujourd'hui, nous n'avons pas un projet suffisamment finement défini pour vous dire exactement à quelle profondeur il sera. Je vous donne une nouvelle fois quelques ordres de grandeur. Dans la majeure partie des cas, lorsque nous sommes en tunnel, nous sommes plutôt à 20 mètres de couverture. Dans les points durs – c'est souvent le cas des zones urbaines, quand nous approchons les émergences du tunnel –, il arrive de devoir remonter et d'avoir une couverture moindre. Aujourd'hui, mais c'est à relativiser en fonction de la qualité des sols, nous savons travailler en tunnel avec une couverture équivalant à un diamètre de tunnel (*grosso modo* 10 mètres) à condition de prendre les mesures nécessaires de confortement du sol (injections, renforcements, etc.).

Du point de vue des vibrations, les études se poursuivront également. Des moyens techniques existent pour les limiter. Si le sol est très dur, les vibrations se transmettent facilement, c'est donc là qu'il faut être le plus attentif. Les moyens consistent évidemment en des choses absorbant les vibrations, à la fois au niveau de l'équipement ferroviaire (sous les traverses) où nous savons mettre des semelles antivibratoires. Nous savons également faire des solutions un peu plus onéreuses et un peu plus efficaces qui sont nécessaires dans certains cas (dalles flottantes). Un panel de solutions permet de répondre à la problématique des vibrations.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci pour votre attention. Nous allons laisser Monsieur le Maire conclure.

**Richard GALY, Maire de Mougins**

Je voulais tout d'abord vous remercier pour votre participation, parce qu'elle a été importante. Ne partez pas tout de suite, je vous demande encore trois minutes.

Je voudrais simplement préciser trois points. Le premier, soyez-en bien conscients, est que nous souhaitons – je rappelle d'ailleurs, avec l'opposition, que nous étions à l'unanimité pour cette motion refusant l'installation de la gare aux Bréguières – que cette gare des Bréguières soit définitivement enterrée, si vous me passez le jeu de mots.

Nous n'avons pas abordé les aspects environnementaux, mais vous avez vu qu'une gare ce sont peu ou prou 400 mètres de long sur 62 mètres de large et 15 à 20 mètres de profondeur. C'est à peu près ce qu'il se passerait si elle était aux Bréguières. Je remercie la personne qui a quitté Mougins et habite maintenant à Antibes de nous avoir expliqué que, finalement, cette zone des Bréguières est au milieu de nulle part, sans être péjoratif. En termes d'accessibilité, on est effectivement au milieu de nulle part, puisque je rappelle qu'il n'y a pas l'ouverture de l'autoroute, nous avons le malheureux CD 35 qui fait ce qu'il peut, mais ne peut pas être agrandi. Nous n'avons pas vraiment la possibilité de développer un réseau routier, nous sommes donc vraiment au milieu de nulle part.

Imaginez-vous qu'à un moment donné, pour accéder à Sophia, puisqu'il y a tout de même une très longue distance entre Les Bréguières et Sophia, il avait été proposé que l'on puisse mettre en place un Sophicâble. Quand j'ai entendu cette solution, heureusement que j'étais assis. J'ai demandé ce qu'était un Sophicâble. Eh bien, un Sophicâble, c'est un téléphérique qui serait parti de la gare des Bréguières pour aller vers le centre

de Sophia-Antipolis. Cela voulait bien dire que la gare n'était pas au milieu de Sophia et n'était donc pas en capacité de répondre aux besoins de Sophia.

Qu'est-ce qu'un téléphérique ? Cela veut dire des pylônes – nous avons parlé des pylônes haute tension tout à l'heure – avec une déforestation de 200 mètres de large sur plusieurs kilomètres (pour entrer dans le centre de Sophia) et traversant le parc de la Valmasque. Or le parc de la Valmasque est un parc départemental, c'est un parc protégé. Non seulement, la gare elle-même viendrait grignoter une partie du parc de la Valmasque, mais en plus un Sophicâble partirait en diagonale pour déforester le parc de la Valmasque pour aller vers Sophia. Franchement, vous serez d'accord avec moi, ce n'est absolument pas envisageable sur les aspects environnementaux.

Merci aussi d'avoir évoqué l'Écoparc, parce qu'il est vrai qu'il a été inondé et que nous sommes dans une zone inondable. Imaginez donc une tranchée de 62 mètres. Je vous laisse penser à la protection contre les inondations. Techniquement, cela pose un véritable problème.

La démonstration a donc été faite que ce n'est pas vraiment la meilleure formule.

Finalement, la question est de savoir pourquoi nous avons proposé Cannes Marchandises. Notre habitant d'Antibes disait « *Cannes, finalement, c'est à l'ouest, dans le coin. Ce n'est pas vraiment le centre de vie* », mais il se trouve que chacun a son centre de vie. Chacun met le curseur là où il habite et là où il travaille. Cannes ouest, c'est donc aussi la ville de Cannes. Je rappelle quand même que le secteur autour de Cannes attire plus de 60 % des touristes de notre département, y compris une très grande majorité de l'activité de l'aéroport de Nice – je passe sur celui de Mandelieu –, puisqu'une très grande majorité des visiteurs viennent sur l'ouest du département ; vous pourrez regarder les chiffres.

Nous avons tout à l'heure une diapositive montrant que vous aviez des usagers en déplacements régionaux et des usagers en déplacement hors de la région, c'est-à-dire venant d'un peu plus loin. Vous voyez que Sophia-Antipolis représente 20 % pour les usagers en déplacements régionaux et 12 % pour les usagers venant d'un peu plus loin. Je ne dis pas que ce n'est pas beaucoup, puisqu'il y a 35 000 salariés à Sophia-Antipolis et énormément de déplacements le matin, nous en sommes tous d'accord – moi le premier – puisqu'ils passent sur Mougins. Ceci dit, si vous regardez les voyageurs CAPL régionaux et de provenance un peu plus lointaine, cela représente déjà 86 %. Au-dessus, vous avez 20 et 12 %, soit 32 %. Cela fait déjà une fréquentation plus importante.

#### *Réactions de la salle.*

Ensuite, vous avez aussi CAPG et CASA. Les chiffres qui vous sont présentés montrent la provenance et la fréquentation supposée des gares. La gare de Cannes ouest serait probablement la plus opportune, la plus logique, sans compter qu'elle est également réclamée par le Maire de Cannes, ce qui n'est pas complètement anodin dans notre discussion et dans les choix. Au demeurant, le SCoT du Pays de Grasse et du Pays de Lérins représente tout de même 200 000 habitants. Ce sont tout de même 200 000 habitants pour qui nous faisons ce choix de proposer la gare de Cannes plutôt qu'une gare à Sophia avec, bien entendu, la précision d'une gare TER à Sophia. Bien entendu, il ne s'agit pas d'oublier Sophia-Antipolis.

Quand on fait un projet, il me semble – je me tourne vers les responsables de SNCF Réseau – qu'il faut aussi penser à l'exploitation et à la commercialisation. Précisément, il se trouve que la commercialisation et

l'exploitation seraient bien supérieures si la gare était sur Cannes ouest plutôt que sur Sophia. Encore une fois, je ne dis pas que personne ne se déplace sur Sophia, mais je dis que lorsque des personnes viennent de la région ou de la France dans le département, elles s'arrêtent plutôt sur Cannes que sur Sophia. Nous avons donc vraiment une idée de l'exploitation future.

Il me semble que lorsque l'on fait des aménagements de ce coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, voire plus (4,2 milliards sur la Priorité 1, on verra la suite), cela veut dire que l'on pense à l'exploitation future des équipements. Voilà ce que je voulais préciser.

Pour terminer, puisque cela fait tout de même presque 3 heures que nous sommes sur cette réunion, je vous remercie de votre participation. Je voudrais simplement vous rappeler que, demain matin (19 octobre 2016), vous pourrez vous déplacer aux services techniques de 8 heures 30 à 12 heures, je crois, si vous avez encore des observations à nous faire et à leur faire. Il y aura également le 15 novembre 2016, l'après-midi, de 13 heures à 16 heures 30. Vous avez donc demain matin et le 15 novembre après-midi pour vous déplacer et faire état de vos choix, de vos propositions et remarques.

Merci infiniment de votre présence. Merci aussi à Messieurs CHERRIER, GUYOT et LEGRAND, merci à mesdames, de cette présentation. Merci.

*Applaudissements.*

*La réunion se termine à 20 heures 55.*