

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

NICE

SYNTHESE

VERSION 1 – 05/10/2016

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :



DATE ET LIEU

04/10/2016

Nice – Hôtel Boscolo – 12 avenue de Verdun
18h30**NOMBRE DE PARTICIPANTS : 170****EN TRIBUNE**Jean-Michel CHERRIER
Nicolas GUYOT
Roland LEGRAND
Philippe QUEVREMONTSNCF Réseau – Directeur de la mission LNPCA
SNCF Réseau – Directeur des études
SNCF Réseau – Directeur des gares nouvelles
CNDP – Garant de la concertation

Après l'introduction de M. Philippe Quévremont, garant de la concertation sur le cadrage de la réunion publique, celle-ci s'est déroulée en 3 temps :

- Présentation, par SNCF Réseau, des aménagements de Priorité 1, des variantes de tracés et de positions de gares sur l'ensemble du territoire et dans les Alpes-Maritimes, ainsi que du dispositif de concertation publique (20 minutes).
- Interventions des élus cofinanceurs, M. Philippe Tabarot, représentant la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Mme Marie Benassayag, représentant le Conseil départemental des Alpes-Maritimes, en faveur du projet et de la recherche de consensus sur les variantes de tracés et de positions de gares. M. Tabarot a également annoncé l'accroissement du montant de la participation de la Région et la participation de l'Europe au financement des études et a fait part de la demande adressée à l'Etat de mettre en place une mission de financement (12 minutes).
- Echanges avec le public (2h55). Les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont disponibles dans le verbatim de la réunion.

THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES

Les 29 interventions ont d'abord porté sur l'expression du soutien ou de l'opposition au projet, qui ont représenté la large majorité des prises de parole.

Les principales raisons évoquées pour soutenir le projet sont :

- la nécessité d'une desserte ferroviaire de Sophia-Antipolis pour le développement de la technopole et les gains de temps qu'elle permettra,
- la nécessité de répondre aux besoins de déplacement et de développement futurs,
- l'enjeu de connecter l'aéroport de Nice au réseau ferré et de constituer un véritable hub multimodal international,

- l'augmentation des capacités ferroviaires et des trains du quotidien,
- l'évolution positive des variantes de tracés avec des passages en tunnel prédominants par rapport aux sections aériennes,
- le report modal de la voiture vers le train et la réponse à la saturation routière,
- le désenclavement des Alpes-Maritimes,
- les effets bénéfiques du projet sur le plan environnemental, social et économique,
- l'intérêt du projet pour l'attractivité touristique du département.

Les principales raisons évoquées pour rejeter le projet sont :

- le coût du projet et les difficultés qu'il y aurait à le financer,
- la non réponse la Ligne Nouvelle aux besoins de déplacement du quotidien, contrairement à des solutions alternatives, telles que les voitures automatiques,
- la préférence pour le scénario Côte d'Azur (Aix-Nice),
- la non prise en compte de la section Nice-Italie dans la Priorité 1 du projet,
- la crainte de la suppression des dessertes TGV d'Antibes et de Cannes si la boucle ferroviaire des Alpes-Maritimes est réalisée,
- la crainte que le projet empêche l'amélioration du réseau ferroviaire existant,
- l'absence de gain de temps sur le trajet Marseille-Nice avant 2030,
- la préférence à la poursuite de la 3^{ème} voie littorale en lieu et place du projet,
- la remise en cause de la faisabilité technique du projet,
- l'impact environnemental du projet.

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

La thématique des gares, et notamment de la gare Ouest Alpes-Maritimes, a été largement abordée.

De nombreux participants considèrent qu'une gare TGV / TER est essentielle au développement et à l'accessibilité de la technopole, et d'autres la considèrent incompatible avec la dispersion de la population sur la technopole. La desserte du dernier kilomètre et l'intérêt de la variante Bréguières ont également fait l'objet de questionnements.

Les modalités de réalisation de la gare de Nice Aéroport et de ses parkings en secteur classé inondable ont fait l'objet de questionnements.

Des questions ont été formulées concernant la variante de gare TGV-TER de Cannes La Bocca, notamment du point de vue de sa comptabilité avec la décision ministérielle ainsi que ses modalités de réalisation (espace disponible et zone inondable).

Le thème de la concertation a été abordé par différents participants (6), pour demander au maître d'ouvrage de rechercher un consensus et de répondre aux questions posées, pour reconnaître l'intérêt de la concertation menée avec les élus, pour demander qu'un verbatim soit réalisé pour l'ensemble des réunions publiques, pour dénoncer le caractère non authentique de la concertation initiée par SNCF Réseau et enfin pour connaître les modalités de sélection des tracés à l'issue de la concertation.

5 questions et demandes ont été adressées au maître d'ouvrage sur **les techniques d'étude et de construction**. Elles ont porté sur la maintenance et les risques d'infiltration des tunnels en secteur classés inondables, sur les risques liés à la traversée de massifs karstiques, sur la gestion et l'évacuation des déblais, sur la possibilité d'obtenir les profils en long de la ligne et sur la mise à jour des fonds de plans IGN présentés. Une question a été formulée concernant le risque de rechercher un passage en aérien pour un tracé aujourd'hui identifié en souterrain, dès lors qu'un problème serait identifié dans le sous-sol lors des études d'approfondissement.

Le diagnostic de la saturation routière et ferroviaire a été très largement partagé par les participants, les intervenants insistant sur les impacts de la congestion routière sur la qualité de vie, sur l'environnement, sur l'économie et sur le nombre d'accidents. Le constat de la saturation ferroviaire est allé de pair avec des demandes d'amélioration de la ligne entre Nice et Monaco, de prise en compte de la saturation annoncée entre Nice Ville et Nice Aéroport et de recherche de solutions en lien avec le matériel roulant, le management ou encore la formation des conducteurs.

La Priorité 2 a été abordée par 4 intervenants qui ont interrogé SNCF Réseau sur la connexion de la gare de La Bocca à la Ligne Nouvelle, sur les modalités de traversée de l'Estérel ou sur la desserte TGV de Cannes et Antibes en Priorité 2. Une intervention a mis en avant l'intérêt d'accélérer la réalisation de cette Priorité 2 pour ne pas avoir à construire le raccordement entre la ligne littorale et la ligne Cannes-Grasse.

Le projet à Saint-Laurent-du-Var a suscité des questionnements sur le devenir de la gare de Saint-Laurent-du-Var, sur les modalités de franchissement du Var, sur la localisation de la sortie de tunnel à Saint-Laurent-du-Var et sur les procédures d'expropriation. La demande que le projet soit une opportunité de requalification du quartier de la gare et non une nuisance supplémentaire a également été adressée à SNCF Réseau.

Des questions diverses, sur les modalités de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante à la Bocca, sur le positionnement du futur atelier de maintenance dans les Alpes-Maritimes, sur la possibilité de réaliser d'autres gares nouvelles, sur la prise en compte du fret dans le projet, sur la possibilité de prendre un TGV avec un abonnement TER, sur la prise en considération dans le projet les implications de l'ouverture à la concurrence et sur la desserte de Grasse et de Cannes, ont enfin été posées à SNCF Réseau.

SNCF Réseau
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LNPCA
Les Docks – Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02

