

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

# REUNION DE CONCERTATION PUBLIQUE SUR LA GARE DE NICE AEROPORT

## SYNTHESE

VERSION 1 – 24/10/2016

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



**DATE ET LIEU**

24/10/2016

18h25

Parc des expositions, Nice

**NOMBRE DE PARTICIPANTS : 52****EN TRIBUNE**

Jean-Michel CHERRIER

SNCF Réseau – Directeur de la mission LNPCA

Nicolas GUYOT

SNCF Réseau – Directeur des études

Roland LEGRAND

SNCF Réseau – Directeur des gares nouvelles

Philippe QUEVREMONT

Garant de la concertation

**Durée de la présentation SNCF Réseau : 28 minutes****Durée des échanges avec le public : 1h45**

Après l'introduction liminaire de Stéphane SAINT-PIERRE (cabinet Nicaya conseil), assistant à SNCF Réseau pour la concertation, sur le cadrage de la réunion publique, celle-ci s'est déroulée en 3 temps :

- Mot d'accueil de Monsieur QUEVREMONT, garant de la concertation, indépendant et nommé par la Commission Nationale du Débat Public, qui rappelle son rôle dans la concertation ainsi que les modalités acceptées par le COPIL afin que l'ensemble des participants ait la parole. Il est convenu que SNCF Réseau intervienne sur 30 minutes pour sa présentation. M. QUEVREMONT recommande de respecter les règles de courtoisie, avec des interventions durant au maximum 1 minute pour les questions et 3 minutes pour formuler un avis. La prise de parole des élus est également la bienvenue dans le cadre des échanges.
- Présentation, par SNCF Réseau des variantes de tracés et de positions de gares des aménagements de priorité 1 sur l'ensemble du territoire, entre Marseille et Nice, dans les Alpes-Maritimes et plus spécifiquement sur le secteur de la gare de Nice Aéroport (28 minutes) ;
- Echanges avec le public (1h45).

# THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES

Les 16 interventions ont porté sur l'expression du soutien ou de l'opposition au projet de LNPCA, qui ont représenté la large majorité des prises de parole.

Les principales raisons évoquées pour soutenir le projet sont :

- Les bénéfices qu'apportera le projet LNPCA en matière de dynamisme économique pour le département des Alpes-Maritimes ;
- La réponse aux attentes en matière de transport dans le département des Alpes Maritimes ;
- La nécessité de desservir l'aéroport et la technopole de Sophia Antipolis par des gares nouvelles ;
- Un projet au service de l'intérêt général ;

Les principales raisons évoquées pour s'opposer au projet sont :

- La non prise en compte des gares de Nice Ville et de Monaco dans les aménagements de la priorité 1 ;
- L'impact des passages en aérien sur la technopôle de Sophia-Antipolis et les habitants de Biot et Valbonne concernés par les tracés ;
- Le phasage du projet ;
- Le coût du projet.

La thématique **des gares** a été largement abordée.

La crainte que la future gare Nice Aéroport ne vienne remplacer la gare de Nice Ville a été soulevée par un intervenant. SNCF Réseau précise que la gare de Nice Ville conservera sa fonction et son importance (mêmes niveaux de trafic pour chacune des deux gares) et que la connexion entre les 2 gares permettra d'assurer un dynamisme en matière de transport.

La question des aménagements prévus en gare de Nice Ville a été posée. Il est précisé que le projet consiste d'une part à utiliser les gares de Nice Ville et Nice St-Roch pour optimiser le fonctionnement de la gare de Nice Ville et augmenter ses capacités et d'autre part à passer à 4 voies la sortie Est de la gare de Nice Aéroport et l'entrée Ouest de la gare de Nice Ville (respectivement sur 1 canton) afin de diminuer le nombre de cisaillements.

La question des bénéfices supplémentaires qu'apportera la future gare Nice Aéroport par rapport au projet de Pôle d'Echanges Multimodal Nice Saint-Augustin a été posée. SNCF Réseau a répondu en expliquant que la gare de Nice Aéroport viendrait compléter les aménagements prévus dans le cadre du déplacement de Nice Saint-Augustin.

La gare OAM a été évoquée à différentes reprises notamment pour rappeler l'importance de positionner cette future gare au Nord de l'autoroute A8 et de la connecter à un réseau de transports urbains afin de mailler le territoire.

La question du temps de parcours prévu entre la future gare Nice Aéroport et la future gare Ouest Alpes-Maritimes a été posée. SNCF Réseau a indiqué que le trajet serait réalisé en 8 minutes.

Un participant a souhaité savoir ce qui était prévu dans les gares nouvelles en matière de sécurité. SNCF Réseau a rappelé que la sécurité ne relevait pas de ses prérogatives mais de celles de SNCF Mobilités.

La thématique de la **connexion entre la future gare de Nice Aéroport et la gare de Nice Ville** a été abordée par plusieurs intervenants, notamment la question de la fiabilité du système ferroviaire avec deux voies entre ces deux gares. SNCF Réseau a assuré que les études montraient que le système était certes tendu, mais fiable et suffisant pour assurer les dessertes prévues. SNCF Réseau a ajouté que l'insertion de deux voies supplémentaires entre les deux gares dans le tissu urbain serait inacceptable, compte tenu de la densité urbaine.

La question de la **poursuite de l'aménagement d'une troisième voie entre Cannes et Nice** a été posée. SNCF Réseau a expliqué que les bénéfices apportés par le projet de LNPCA étaient bien supérieurs au prolongement de la troisième voie et que donc ce projet de 3<sup>ème</sup> voie ne serait pas poursuivi.

La question de l'avancement de la réflexion sur la création d'un **atelier de maintenance** dans les Alpes-Maritimes a été posée. SNCF Réseau a précisé que des propositions de sites avaient été faites pour créer un atelier de maintenance et qu'il devrait connaître des avancées prochainement.

Le **projet dans son ensemble** a été abordé à travers plusieurs questions. Un participant a souhaité attirer l'attention de SNCF Réseau sur la connexion entre la priorité 1 et la priorité 2 si l'option d'une gare nouvelle TGV à Cannes-la-Bocca était retenue. Un second participant a souhaité savoir si le projet LNPCA permettait de répondre à l'urgence d'amélioration des transports du quotidien dans le département. SNCF Réseau a confirmé que le projet était l'occasion de répondre à la problématique des transports et de développer le système ferroviaire de manière pérenne.

La question du **traitement des déblais** a été soulevée. SNCF Réseau a précisé que la stratégie matériaux n'était pas encore définie à ce stade du projet et qu'il convenait d'abord de choisir un tracé, sur lequel des études d'approfondissement seraient menées et permettraient de préciser la « stratégie déblais ». Ces études seront réalisées avant la phase d'enquête publique préalable à la DUP (prévue pour 2018).

La thématique de la **concertation** a été abordée par un participant, regrettant l'arrêt des groupes de travail sur les gares et l'absence de verbatim pour les groupes de travail EDD et saturation ferroviaire. SNCF Réseau a rappelé que les modalités de la concertation avaient été validées en Comité de Pilotage, sous l'égide de l'Etat. Monsieur QUEVREMONT (garant de la concertation) a ajouté que les verbatim ne sont pas obligatoires, particulièrement en atelier de travail technique. Il a insisté sur l'importance, à ce stade du projet, de discuter du fond et non pas seulement de la forme de la concertation.

Stéphane Saint-Pierre a clôt la réunion en remerciant SNCF Réseau et le public pour ces échanges.

**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

