

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION DE CONCERTATION PUBLIQUE SUR LA GARE DE OUEST ALPES-MARITIMES

SYNTHESE

VERSION 1bis DU 09/11/2016

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



DATE ET LIEU

26/10/2016	Novotel Montfleury - Cannes
------------	-----------------------------

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 190

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	CNDP – Garant de la concertation

La réunion a débuté à 18h15.

Après l'introduction liminaire de Stéphane Saint-Pierre (cabinet Nicaya conseil), assistant au maître d'ouvrage pour la concertation, sur le cadrage de la réunion publique, celle-ci s'est déroulée en 4 temps :

- Mot d'accueil de Monsieur David LISNARD, Maire de Cannes, qui a remercié SNCF Réseau pour la tenue de cette réunion en rappelant la complexité d'aborder des problématiques aussi structurantes que le ferroviaire. Il a rappelé les enjeux de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour la Région et pour sa commune et a demandé transparence et respect dans les échanges, précisant qu'il fallait privilégier l'intérêt général. Il a fait part du positionnement de la Ville de Cannes en faveur du projet et en faveur d'une gare TGV/TER à Cannes La Bocca, position partagée par le territoire Ouest Alpes Maritimes, à savoir : les Communautés d'Agglomérations Pays de Lérins, Pays de Grasse et Sophia Antipolis, tout en précisant qu'il était de sa responsabilité de ne pas ralentir l'avancement du projet. Il a ajouté que, dans l'intérêt des usagers et de SNCF Réseau, il apparaît pertinent d'utiliser un foncier déjà aménagé, d'autant plus que le projet de développement urbain du secteur étant très qualitatif (entreprise Thalès Alenia Space, pépinières d'entreprises, projet de campus,...), il renforcera l'attractivité du futur service proposé par la LNPCA tant au niveau local, qu'à l'échelle nationale et internationale.

Il a remercié Jean-Michel CHERRIER (SNCF Réseau) d'avoir intégré les demandes de la Ville de Cannes et donc de soumettre à la concertation la possibilité d'une gare TGV/TER à La Bocca, favorisée par les projets de développement urbain, connectée aux axes routiers et à proximité des réseaux de transports en commun (7 minutes) ;

- Intervention de Monsieur Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, pour rappeler les modalités d'interventions et d'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 des implantations de gares Ouest Alpes-Maritimes à Sophia-Antipolis et à Cannes La Bocca (40 minutes) ;
- Echanges avec le public (2h10).

THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES

La majorité des 26 interventions a porté sur le soutien ou l'opposition concernant d'une part la variante de gare à Cannes La Bocca et d'autre part les variantes de gares Ouest Alpes-Maritimes au Nord de l'autoroute A8 pour desservir Sophia Antipolis.

Concernant la **gare TGV/TER de La Bocca**, les participants qui se sont exprimés en faveur de cette variante ont principalement évoqué les raisons suivantes :

- L'emprise ferroviaire existante faisant de l'emplacement un site pertinent pour l'implantation d'une gare nouvelle ;
- Le soutien à l'unanimité des élus de la CAPL et de la CAPG en faveur de cette gare ;
- Le renforcement de l'attractivité non seulement de la ville de Cannes, grand centre touristique et de congrès, mais également de l'ensemble de la région Ouest Alpes-Maritimes ;
- Les gains de temps importants et l'amélioration des conditions de déplacements pour l'ensemble des usagers y compris les étudiants ;
- L'accessibilité rendue aisée grâce à la création d'un nouvel échangeur autoroutier ;
- La compatibilité avec l'implantation d'une autre gare TER à Sophia Antipolis ;
- L'offre de stationnement permettant de favoriser le report modal.

Certains participants se sont toutefois prononcés en défaveur de cette variante de gare pour les principales raisons suivantes :

- L'impact d'une gare à Cannes La Bocca sur la commune de Cannes La Bocca et sur l'entreprise Thalès Alenia Space en priorité 1, puis l'impact que le raccordement à la priorité 2 aurait sur la commune de Mandelieu, et en particulier sur le golf ;
- Le coût engendré par la création d'une gare supplémentaire à celle prévue sur Sophia-Antipolis ;
- Les problématiques d'accès à cette gare qui se situerait sur la bande littorale, très dense et très congestionnée ;
- L'éloignement du site de La Bocca de la technopole de Sophia Antipolis et plus généralement de l'ensemble de l'Ouest des Alpes-Maritimes ;
- Les incidences éventuelles engendrées par ce choix sur la durée des études et le processus décisionnel relatifs à la LNPCA.

Plus spécifiquement, la variante de gare à Cannes La Bocca a soulevé un certain nombre de questionnements. Un participant a souhaité connaître l'impact sur le calendrier du projet et sur la décision ministérielle qui acte de la Zone de Passage Préférentielle en Priorité 2 si cette variante venait à être choisie. SNCF Réseau a répondu qu'en effet, le choix de la variante de gare Cannes La Bocca impliquant des évolutions significatives des fonctionnalités générales du projet de LNPCA, des études socio-économiques et sur les services proposés seraient nécessaires. SNCF Réseau a ajouté qu'il serait également nécessaire d'ajuster la décision ministérielle. La question du coût du raccordement entre une future gare à Cannes La Bocca et la Priorité 2 a également été soulevée, à laquelle SNCF Réseau a répondu que des études complémentaires devaient également préciser ce point. Un intervenant a interrogé SNCF Réseau sur la desserte prévue entre la future gare de La Bocca et la gare de Cannes centre. SNCF Réseau a répondu qu'il était prévu un train tous les quart d'heure.

Les variantes de **localisation d'une gare TER / TGV à Sophia Antipolis** ont fait l'objet de nombreux avis et questionnements.

Les participants s'étant exprimés en faveur d'une gare TER/TGV au Fugueiret ont mis en avant la zone de chalandise importante de cette gare et son intérêt pour le développement économique de la technopole.

Les participants s'étant exprimés contre l'implantation d'une gare aux Bouillides ou aux Bréguières ont fait valoir l'impact fort sur les habitations riveraines, sur l'environnement et le paysage ainsi que les risques d'inondation. En raison de la difficulté de desserte fine de la technopole, aménagée en archipel, ils se sont également positionnés en faveur du développement de transports en commun de type bus tram ou de formes de mobilités moins coûteuses que le ferroviaire (couloir bus sur autoroute, ...).

La thématique de la **ligne Cannes-Grasse** a suscité plusieurs questionnements. Un participant a souhaité savoir quelles seraient les incidences d'un choix de gare à Cannes La Bocca sur le doublement de la ligne Cannes-Grasse et sa desserte. SNCF Réseau a précisé que cette variante de gare n'impactait pas les aménagements prévus sur la ligne Cannes-Grasse, sauf dans le cas où on aurait une ligne directe entre la gare de La Bocca et celle de Sophia. Dans ce cas, le service existant sur la ligne Cannes-Grasse resterait inchangé à 2 TER/heure. La question des modalités de raccordement de la ligne Cannes-Grasse à la Ligne Nouvelle a été soulevée. SNCF Réseau a présenté les différentes variantes de raccordement.

La thématique **des impacts** a été abordée à travers plusieurs questionnements. Des participants ont souhaité savoir quels seraient les impacts d'un nouveau système ferroviaire sur la pollution atmosphérique et les émissions de CO₂. SNCF Réseau a répondu en précisant que le mode de transport ferré était le moins polluant de tous les systèmes de transport actuels et a ajouté que le choix d'une gare au Nord de l'autoroute A8 permettrait d'assurer la desserte du moyen pays et de favoriser le report modal. La question de la réalisation d'études d'impact sur le bâti et les populations (nuisances sonores, vibrations, ...) a été posée. SNCF Réseau a indiqué que les nuisances étaient bien prises en compte dans la démarche et que d'étude d'impact serait réalisée sur la variante de tracé et de position de gare retenue à l'issue de la concertation publique de 2016. Il a également été précisé que ces questions étaient traitées de manière plus spécifique lors des ateliers Environnement et Développement Durable.

Un participant a demandé que le prolongement de la 3^{ème} **voie littorale** soit privilégié par rapport au projet de Ligne Nouvelle. SNCF Réseau a répondu que le rapport entre les coûts et les bénéfices induits par le prolongement de la 3^{ème} voie étant beaucoup moins intéressants que pour le projet LNPCA, ce prolongement avait été abandonné.

La thématique de **la concertation** a été abordée au travers d'une demande de mise en place d'ateliers gare et d'ateliers fret. Monsieur le Garant a rappelé que les ateliers gares étaient correspondaient aux réunions gares et que 4 ateliers EDD étaient programmés dans le cadre de la présente concertation.

Un intervenant a demandé quelles étaient les **échéances de choix** du tracé et des positions de gares préférentiels. SNCF Réseau a exposé le calendrier en précisant qu'une synthèse des points de vue exprimés dans les Alpes-Maritimes aura lieu le 19 décembre 2016 à l'occasion d'une réunion publique à Nice. L'ensemble des avis exprimés durant la concertation seront par la suite exposés au Comité de Pilotage début 2017 qui formulera des propositions et une décision ministérielle actera gares et tracés retenus à l'issue de la concertation publique. Les études d'approfondissement pourront par la suite être affinées sur la base des variantes de tracé et des gares retenues.

La réunion publique s'est terminée à 21h15.

Le détail des réponses apportées aux différentes questions par le maître d'ouvrage est disponible dans le verbatim accompagnant cette synthèse.