

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION DE CLOTURE D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC ALPES-MARITIMES

SYNTHESE

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



DATE ET LIEU

19/12/2016	Nice 18h30
------------	---------------

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 310

EN TRIBUNE

CHERRIER Jean-Michel	SNCFR
GUYOT Nicolas	SNCFR
QUEVREMONT Philippe	CNDP

La réunion a démarré à 18h45.

Après l'introduction liminaire de Stéphane Saint-Pierre (Nicaya Conseil), assistant au maître d'ouvrage pour la concertation, sur le cadrage de la réunion publique de synthèse des Alpes-Maritimes, celle-ci s'est déroulée en 3 temps :

- Intervention de Monsieur Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, pour rappeler son rôle dans la concertation. Il précise les modalités d'interventions et d'échanges : d'une part, il ne fixe pas de temps limite de présentation à SNCF Réseau et d'autre part, il invite le public à s'exprimer sur la perception des avis par SNCF Réseau ;
- Présentation, par SNCF Réseau, de la synthèse de l'expression formulée via l'ensemble des moyens de participation mis à disposition du public (réunions publiques, permanences, ateliers EDD, internet, cartes T, courriers). Ont été évoqués les principaux problèmes soulevés et attendus vis-à-vis du projet, d'abord de manière générale sur l'ensemble du projet, ensuite spécifiquement à chaque secteur du département (20 minutes) ;
- Echanges avec le public (2h20).

THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES

La majorité 31 interventions a porté sur le rappel du positionnement de chacun vis-à-vis du projet LNPCA ou des variantes de gares et de tracés. Elles ont permis de confirmer les principaux points de synthèse formulés en première partie par SNCF Réseau.

Concernant la pertinence du projet LNPCA, les participants qui se sont exprimés **en faveur du projet** ont principalement évoqué les raisons suivantes :

- La pertinence croissante d'un tel projet afin de désenclaver le département ;
- L'intérêt de desservir Sophia Antipolis par une gare TGV et TER, particulièrement au vu des projets d'aménagement prévus sur la technopole ;

- L'intérêt du projet pour desservir le moyen-pays ;
- L'intérêt du doublement de la ligne Cannes-Grasse prévu dans le projet ;
- L'intérêt du projet pour favoriser le développement économique du département et compenser les pertes d'emplois subies sur le territoire ces dernières années ;
- Les bénéfices apportés pour les générations futures en termes de mobilité ;
- L'amélioration des déplacements du quotidien, qu'ils soient de courte distance (départementaux) ou de longue distance (régionaux, voire nationaux) ;
- L'intérêt général du projet pour le territoire ;
- La robustesse du système ferroviaire régional apportée par le projet ;
- La contribution qu'apporterait le projet à la résolution de la problématique de la congestion routière dans le département.

Des points spécifiques **en faveur de l'aménagement d'une gare nouvelle TGV/TER à Cannes-La-Bocca** ont été évoqués :

- La desserte TGV d'une ville touristique de renommée mondiale ;
- Le foncier mobilisable qui existe et appartient à SNCF Réseau ;
- La proximité de l'échangeur autoroutier ;
- Un site de gare placé au cœur d'une agglomération urbaine, connecté à un pôle économique et sur lequel sont prévus des projets d'aménagement ;
- La limitation des nuisances due à l'urbanisation déjà existante de la zone ;

Concernant la **gare de NAE**, le principal avantage évoqué a été la desserte de Nice Aéroport, deuxième aéroport national.

Les participants qui se sont exprimés en **défaveur du projet** ont évoqué les raisons suivantes :

- L'incohérence du projet avec l'agenda mobilité 21 ;
- L'obsolescence du modèle TGV et plus largement du mode ferroviaire ;
- La non concordance entre l'amélioration du développement économique d'un territoire et le développement du mode ferroviaire pour le desservir ;
- L'obsolescence des cartes IGN sur lesquelles travaille SNCF Réseau, ne permettant pas d'évaluer correctement les impacts réels du projet sur son environnement, notamment bâti ;
- L'impact environnemental du projet et ses répercussions sur la perméabilité des sols et le risque inondation ;
- Les nuisances qu'engendrerait le projet : sonores, visuelles, impact bâti, environnementales, ...
- La pertinence de poursuivre la réalisation de la 3^{ème} voie littorale plutôt que de réaliser une nouvelle boucle ferroviaire ;
- L'impact négatif du projet sur l'attrait touristique du département ;

- L'engagement déraisonnable des générations futures pour financer le projet ;
- L'absence d'une réelle étude des besoins, réalisée par un bureau d'études extérieur à SNCF Réseau ;
- Le refus de SNCF Réseau de prendre en compte les avis d'experts de la mobilité (Gir Maralpin, ...) ;
- La préférence pour aménager des solutions de mobilités alternatives moins coûteuses que le ferroviaire, notamment pour desservir la technopole de Sophia Antipolis, peu dense ;
- L'absence de compte-rendu de l'expression des élus lors de la première étape de la concertation ;
- La dégradation de la qualité de vie et de l'attractivité économique qu'engendrerait le projet ;
- La non réponse du projet aux réels besoins des habitants ;
- L'impossibilité réglementaire, compte tenu des protections environnementales du Moyen Pays, et de la technopole de Sophia, à réaliser des travaux sur ce secteur ;
- Le coût du projet, trop élevé au regard des services rendus ;
- Le risque que les travaux soient financés via un partenariat public-privé, ce qui engendrerait un surcôt pour les contribuables (impôts, écotaxes, subventions d'équilibre).

Des **éléments spécifiques à l'aménagement d'une gare à Sophia-Antipolis** ont été évoqués :

- La non pertinence d'aménager une gare sur le site de la technopole compte tenu de l'organisation diffuse de celle-ci ;
- La préférence accordée au développement de moyens de transports plus innovants : voitures sans chauffeurs, câble, ... ;
- L'augmentation de trafic routier qu'engendrerait l'aménagement d'une gare TGV à Sophia-Antipolis.

Certains participants ont également formulé des **attentes supplémentaires** vis-à-vis du projet LNPCA :

- Un démarrage des travaux au plus vite pour une mise en service de la LNPCA au plus tôt ;
- La réalisation du tronçon la Siagne-Les Arcs de la Priorité 2 dans le même temps que la Priorité 1 afin de bénéficier au plus tôt de l'amélioration des temps de parcours ;

Concernant la **synthèse des expressions proposée par SNCF Réseau**, celle-ci a fait l'objet des remarques et demandes suivantes :

- Un participant a demandé quelle était la proportion des attendus en comparaison des craintes ;
- Un participant a souhaité que, dans la synthèse, le terme de « craintes » soit remplacé par celui d' « objections » ;

- Un participant a mis en cause les estimations des oppositions et des attentes vis-à-vis du projet présentées par SNCF Réseau, ainsi que les méthodes employées pour recueillir des avis positifs ;
- Un participant a souligné l'absence de prise en compte des propositions formulées durant la concertation, dans la synthèse produite. Il a rappelé que pour le quartier de la gare à Saint-Laurent-du-Var, déjà très impacté, le projet LNPCA devait, non pas accroître les nuisances, mais constituer une opportunité. SNCF Réseau a précisé les propositions formulées seraient intégrées au bilan de la concertation.

Enfin, d'autres **questions** ont été posées par les participants :

- Un participant a souhaité savoir où trouver les études environnementales sur le site internet ? SNCF Réseau a répondu que celles-ci se trouvaient, pour les plus anciennes, dans l'onglet « documentation » et pour l'atlas environnemental des enjeux dans l'onglet « concertation », rubrique « ateliers géographiques » ;
- Un participant a demandé confirmation de la prise en compte du doublement de Cannes-Grasse dans le budget de 4,5 Md€ ? SNCF Réseau a répondu par l'affirmative ;
- Un participant a interrogé SNCF Réseau afin de savoir si, à ce stade de la concertation, le projet était déjà décidé. SNCF Réseau a rappelé les différentes étapes à venir (Comité de Pilotage fin janvier/début février puis décision ministérielle) et a indiqué qu'à ce stade, rien n'était encore décidé ;
- Un participant a souhaité savoir si le planning initialement envisagé pour le projet était toujours d'actualité compte tenu des demandes supplémentaires formulées ? SNCF Réseau a répondu par l'affirmative, expliquant qu'en fonction de ce qui ressortirait de la concertation, des propositions d'approfondissement des études seraient soumises au COPIL.

Le garant de la concertation a évoqué certains sujets qui, selon lui, auraient dû être davantage argumentés durant la concertation, à savoir les fonctionnalités de la gare Ouest Alpes-Maritimes (TER et/ou TGV), son impact sur la circulation automobile ainsi que la desserte en transports en commun des gares nouvelles. Il a demandé à SNCF Réseau de préciser les impacts du projet sur Biot ainsi que les modalités de financement du projet et de donner accès au public aux études socio-économiques.

Fin des échanges : 21h35

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

