

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

CONCERTATION PUBLIQUE 2016

ATELIER SATURATUION N°2

06/06/2016

COMPTE RENDU

VERSION 01 DU 13/06/2016



SOMMAIRE

1. Participants	3
2. Ordre du Jour	5
3. Déroulement de la séance	5
4. Introduction	6
5. Synthèse des échanges	8
6. Clôture de l'Atelier	15

DATE ET LIEU

06/06/2016	Novotel Aréna Nice – salle Cagnes
------------	-----------------------------------

AUTEUR

Stéphane SAINT-PIERRE	NICAYA Conseil / KFH – AMO Concertation
-----------------------	---

1.Participants

AYME Yves	Appel Le Muy
BEGOU-PIERRINI Francine	GADSECA / ASEB AM
BIAU Didier	CR PACA
CHEVRET Nadyne	SNC
CRETIN Philippe	FNAUT
DECOMPTE Frédéric	Communauté d'Agglomération Dracénoise
DESPORTES-JENNINGS Laurence	Collectif Biot
DE CONINCK Paul	Ensemble Vivre Mougins
DESRIAUX Pierre	Ensemble Vivre Mougins
DUCREUX Ilda	SNC
FULCONIS Claude	FFME
FUSCO Giovanni	CNRS
GARCIA Philippe	Afuzi
HENAFF Robert	COFHUAT
JOVER Serge	ADEV06
LANTERI Jacques	GADSECA
LEPAGE Henri-Philippe	Union Des Clubs - CAIPDV
LIEUTAUD Michel	Stop LGV Sanary
LEVERE Bernard	CCI 06
LEYDET Jean-Christophe	CR PACA
MOLINARI Jacques	GIR MARALPIN
NALLINO Germain	Amis du rail azuréen
PATOUILLARD Alain	TGV Développement
PRIESTER Jonathan	DREAL PACA
QUEVREMONT Philippe	CNDP

QUINTON Rémi	TGV Développement
RAYBAUD Michel	Amis du rail azuréen
ABIHFFIRA Eric	SYNDICAT DES HOTELIERS DE NICE COTE D'AZUR-UMIH
ROUX Frédéric	TGV Développement
THOMAS Ludovic	CR PACA
MARIE Philippe	Ville de Cannes
CROIZE Thomas	ARTELIA
DELHAYE Etienne	SCE
GIOFFREDO Anne	CCI NCA
NEUON Annabelle	CCI NCA
NICOLLETI Pascal	CCI NCA
CAROTENUTO Daniel	AAR
BOURGADE Bernard	Gir Maralpin
BOUCHARD Michel	Amis du Rail
GUIBIBERT Olivier	CD 06
BELLAIS Ivan	SNCF Mobilités
MARIO Pierre	Fédération du BTP 06

EXPERTS / INTERVENANTS

SNCF Réseau	C. de MOLLIENS P. BERNARD N. GUYOT
CR PACA	D. BIAU
DREAL PACA	F. REFFET

DIFFUSION

DOCUMENTS JOINTS

Participants	Support Power Point
--------------	---------------------

2.Ordre du Jour

- + **Atelier n°2 :**
 - Accueil et introduction
 - Retour sur l'atelier n°1
 - Evolution des besoins de déplacements
 - Projets d'amélioration du réseau ferroviaire à court et moyen terme
 - Autres réponses aux besoins de mobilité hors ferroviaire
 - Perspectives d'évolution de la saturation ferroviaire

3.Déroulement de la séance

- + Accueil – Introduction - *J.M. CHERRIER - SNCF Réseau*
- + Retour sur l'atelier 1 – Christophe de MOLLIENS – SNCF Réseau
- + Evolution des besoins de déplacement
 - Approche socio-économique – *Pamela BERNARD – SNCF Réseau*
 - Déplacements quotidiens : objectifs de services ferroviaires de la Région PACA – *Didier BIAU – CR PACA*
 - Questions / échanges avec les participants
- + Projets d'amélioration du réseau ferroviaire à court et moyen terme
 - Partage des projets d'amélioration – *Christophe de MOLLIENS – SNCF Réseau*
- + Autres réponses aux besoins de mobilité hors ferroviaire
 - Partage des projets et bénéfices et autres réponses – *Frédérique REFFET – DREAL PACA*
 - Questions / échanges avec les participants
- + Perspectives d'évolution de la saturation ferroviaire
 - Partage de l'évolution de la saturation ferroviaire – *Nicolas GUYOT – SNCF Réseau*
 - Questions / échanges avec les participants
- + Clôture et suites- *J.M. CHERRIER - SNCF Réseau*

4.Introduction

INTRODUCTION DE JEAN-MICHEL CHERRIER - SNCF RESEAU

M. CHERRIER accueille les participants et rappelle brièvement les modalités de la concertation ainsi que le calendrier adoptés lors du Comité de Pilotage (COPIL) du 12 avril 2016.

Il précise que les livrets 1 et 2 seront adressés par e-mail très prochainement aux acteurs.

Il rappelle les objectifs des ateliers saturation et environnement et développement durable.

La séance 2 de l'atelier saturation porte sur l'évolution prévisionnelle de la saturation ferroviaire, tenant compte des projets d'amélioration du réseau et de la croissance des besoins de déplacements. Elle permettra également de répondre aux questions posées lors de la première séance.

La séance 3 portera sur l'efficacité du système.

Mme Nadyne CHEVRET – SNC

Les modalités de la concertation présentée aujourd'hui sont différentes de celles présentées lors du dernier COTER.

D'autre part, quelles étaient les demandes et constats formulés par le garant et la CNDP ?

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : Comparativement à ce qui a été présenté lors du COTER, la phase de concertation prioritaire avec les élus a été retenue. Les différences sur la concertation générale correspondent à des évolutions de contexte (arrivée de la Métropole,...) et résultent de l'analyse de contexte. La composition des COTER dans la dimension associative et socio-économique a été conservée pour les ateliers. La concertation publique comprendra des ateliers géographiques et thématiques. Les modalités, encore non définies aujourd'hui, seront diffusées avant la rentrée.*
- *Réponse de Philippe QUEVREMONT : le dispositif de concertation envisagé à l'automne n'était pas validé par le COPIL, donc non définitif. Les modalités retenues prennent en compte l'étude de contexte et notamment la nécessité de dialoguer avec les élus en amont de la concertation publique. Ce dispositif permet d'articuler la démocratie participative et la démocratie représentative.*

Concernant la CNDP, elle s'est prononcée en septembre 2015 en faveur d'une concertation menée sous l'égide d'un garant. Depuis, elle n'intervient plus quotidiennement sur le projet.

Concernant les constats formulés, la nécessité de partager l'opportunité du projet au travers des ateliers en faisait partie. Les participants des ateliers EDD et saturation pourront réagir sur l'opportunité du projet via un cahier d'acteurs.

M. Rémy QUINTON – TGV Développement

Jusqu'à quand et sous quelle forme seront prévus les espaces de discussion ?

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : les avis émis jusqu'à fin juillet environ seront repris dans le livret 3 du dossier support de la concertation. Concernant les avis et questions transmis par le biais du site internet, soit ils font l'objet de réponses personnelles, soit ils sont versés dans la FAQ.*

INTERVENTION DE STEPHANE SAINT PIERRE DE NICAYA CONSEIL

Règles de travail :

Stéphane SAINT-PIERRE rappelle que pour la constructivité des échanges et la progression de la réflexion collective, il est demandé aux participants de rester centrés sur cette seconde étape. Il remercie les participants de laisser les intervenants dérouler leur présentation avant de poser des questions.

Il rappelle également la règle de fonctionnement des ateliers : respect des personnes, respect des points de vue, bienveillance, respect des temps de parole ; s'écouter, pouvoir permettre l'expression de l'ensemble des points de vue ; éviter de se juger ; respect de l'ordre du jour et de la thématique de ce 2^{ème} atelier.

ECHANGES LIMINAIRES

RAPPELS DE L'ATELIER PRECEDENT

- + Etat actuel de la saturation ferroviaire
- + Un réseau en série le long d'une ligne unique qui engendre des difficultés d'exploitation
- + Densité du trafic ferroviaire
- + Des améliorations engagées importantes qui ne sont toutefois pas à la hauteur des attentes
- + Complémentarité / compétition entre les différents modes (notamment entre les trains et les bus)
- + Des conditions d'exploitation très tendues, avec des répercussions bien au-delà de la Région dès le moindre incident sur le réseau

THEMATIQUES / OBJET DES QUESTIONS FORMULEES AU COURS DE L'ATELIER SATURATION N°1 :

- + MGA2
- + 3^{ème} voie
- + Etat réel des circulations ferroviaires
- + Nombre de minutes perdues pour les passagers aujourd'hui / Estimation des impacts socio-économiques des retards de trains
- + Comment absorber le trafic de la ligne de Grasse ?
- + Voie supplémentaire à Cannes pour la ligne Cannes-Grasse
- + Nécessité de plus de trains au regard des besoins ?

5.Synthèse des échanges

5 experts sont intervenus pour éclairer les différentes problématiques prévues à l'ordre du jour.

Les échanges entre participants ont suivi les interventions.

1^{ère} intervention

Christophe de MOLLIENS – SNCF Réseau (5 min)

Réponses aux questions posées lors de l'atelier précédent : exposé

2^{ème} intervention

Pamela BERNARD – SNCF Réseau (7 min)

Evolution des besoins de déplacements : approche socio-économique : exposé

Echanges

M. Rémy QUINTON – TGV Développement

Dans vos modèles, faites-vous croître l'offre à la même vitesse que la demande, sans limite de capacité ?

Vous parlez de la congestion routière qui inciterait les gens à prendre le train. Mais la congestion ferroviaire, si l'on ne fait rien, est prise en compte dans vos projections de trafic ?

Sur le graphique (diapo 36), est-ce la demande captable tous modes ou la demande interne qui est représentée ?

- *Réponse de Pamela Bernard : concernant la première question, il ne serait pas réaliste de faire croître l'offre autant que la demande : on fait croître l'offre au maximum des capacités des trains.*

Concernant la congestion ferroviaire, elle est intégrée dans les bilans socio-économiques à travers ses impacts en termes de régularité (retards ou suppressions qui découragent beaucoup les voyageurs). Dans les études de trafic, sa prise en compte pose des difficultés méthodologiques (les réflexions théoriques sont relativement récentes sur le sujet, pas encore de recommandations officielles), mais des premières approches seront proposées dans les études à venir.

Enfin, pour la demande captable, il s'agit parmi l'ensemble des déplacements tous modes confondus (train, autocar, voiture) de ceux pouvant basculer sur le mode ferré.

M. Giovanni FUSCO – CNRS

Les services de l'Etat imposent certains modèles, largement dépassés, mis à part pour les scénarios tendanciels. Or, notre territoire fait face à des changements territoriaux profonds. Les systèmes ferroviaire et routier sont saturés et les reports des populations de la Métropole Nice Côte d'Azur vers le Var ne seront plus crédibles à l'horizon 2040. Il faut être vigilant aux projections théoriques qui ne reflètent pas de la réelle capacité du territoire à absorber la croissance.

- Réponse de Pamela BERNARD : des analyses de risque sont effectuées pour tester les variations de ces données socio-économiques. Un « stress-test » est également prévu : les capacités du territoire sont portées à zéro, ce qui permet d'observer le risque lié à la stagnation des paramètres socio-économiques (méthodes reconnue et préconisées par les instances de l'Etat).
- Réponse de Jean-Michel CHERRIER : si les chiffres sont discutables, la Région est saturée dans tous ses modes de transports ce qui nécessite de rechercher des solutions à la fois sur le réseau routier et sur le réseau ferré.

M. Philippe QUEVREMONT – CNDP

Sur la ligne Marseille-Nice, 1 déplacement sur 5 est assuré par le train. Connaît-on la part modale du train sur des Métropoles françaises comparables ?

- Réponse de Jean-Michel CHERRIER : non, nous n'avons pas les chiffres ici mais pourrions nous renseigner.

M. Michel RAYBAUT – Les Amis du Rail azuréen

Les données illustrent bien la nécessité urgente de faire une nouvelle ligne et la population est confrontée à la saturation depuis plusieurs années. Il est toutefois regrettable que, comparativement à d'autres projets (exemple de la ligne Bordeaux-Toulouse), il soit nécessaire de débattre aussi longtemps sur l'opportunité du projet.

- Réponse de Jean-Michel CHERRIER : vous avez raison mais la constitution de ces 2 projets est différentes : le projet Bordeaux-Toulouse était inclus dans un projet plus vaste (le Grand Projet du Sud Ouest) tandis que pour la LNPCA il s'agit d'un projet à part entière.

M. Jacques MOLINARI – Gir Maralpin

Les évaluations ne sont-elles pas faussées par la sous-évaluation de la demande dans la mesure où les données actuelles sont biaisées par une mauvaise ou insuffisante qualité de service ?

Cela est illustré par un exemple intéressant : dans les accroissements de trafic, il y a une singularité exceptionnelle à la gare de Mouans-Sartoux. Selon moi, l'explication vient du fait que Mouans-Sartoux a particulièrement bien organisé les abords de sa gare.

- Réponse de Jean-Michel CHERRIER : Peut-être que la demande sera supérieure à ce qui est projeté mais un référentiel de base est nécessaire.

3^{ème} intervention

Didier BIAU – CR PACA (7')

Déplacements quotidiens : objectifs de services ferroviaires de la Région PACA : exposé

Echanges

Mme Ilda DUCREUX– SNC

La Région PACA se contente-t-elle d'attendre 2040 pour améliorer les transports du quotidien ?

Comment l'aménagement du territoire peut-il contribuer à l'amélioration des transports du quotidien ?

- Réponse Didier BIAU : beaucoup d'initiatives sont prises par la Région pour améliorer la situation (matériel roulant, projets, négociations avec la SNCF, ...).

Concernant l'aménagement et le transport, il existe des dispositifs, tel que le contrat d'axe, favorisant la densification des activités et de l'habitat et le renforcement de l'intermodalité autour des gares afin de proposer un système durable en termes d'économie d'énergie et d'efficacité.

M. Philippe GARICIA - AFUZI

Lorsque l'on utilise les modèles de l'Etat, les résultats sont très largement sous dimensionnés (exemples : A8 et tunnel de Toulon). La fréquentation est bien supérieure à ce que l'on peut modéliser- d'autant plus lorsque la qualité de service est au rendez-vous- et l'impact sociétal est encore plus fort.

Un transport efficace et performant permet de soutenir le développement économique (exemple de la Courtine à Avignon).

M. Etienne DELHAYE – SCE

Comme le disait M. BIAU, les ambitions sont limitées par les réseaux. Le transport est l'une des conditions (ainsi que le logement, la connexion par fibre,...) du développement économique et particulièrement en ce qui concerne Sophia Antipolis. L'enjeu de l'attractivité du territoire nécessite de créer les conditions de croissance appropriées.

M. Eric ABIHFFIRA – Président du tourisme

Quelques données sur le plan touristique : les Alpes-Maritimes représentent 11 millions de touristes, accueillent le 2^{ème} aéroport du pays. L'industrie du tourisme (hôtellerie et restauration) emploie 75000 salariés directs et tout autant d'emplois indirects. Le tourisme d'affaires rapporte énormément à la Région mais la concurrence internationale est de plus en plus vive. Ce public est très exigeant en termes d'hébergement et de transports. La LNPCA est indispensable pour la promotion de notre territoire. Il convient de penser aux générations futures, penser à notre devoir de responsabilité et à l'intérêt général.

M. Germain NALLINO – Amis du rail azuréen

La SNCF avait proposé en 1991 de continuer la ligne TGV vers Nice, on se demande encore aujourd'hui comment les élus ont laissé passer cette opportunité. C'est abominable de se poser encore la question de l'opportunité de ce projet. La première responsabilité vient des élus.

Une question : est-ce que la valeur humaine est prise en compte pour l'amélioration du service souhaitée par la Région ?

- Réponse de Didier BIAU : je n'ai pas d'opinion sur cette question. Cela me semble être un sujet un peu connexe.

Mme Laurence DESPORTES-JENNINGS – Collectif Biot

On a parlé d'attractivité de Sophia et de tourisme mais la Région PACA est-elle prête à préserver les paysages qui attirent les touristes et donc à financer les passages en souterrain plutôt qu'en aérien ?

- *Réponse de Didier BIAU : Le tracé de la Ligne Nouvelle n'est pas l'objet de cet atelier. Bien entendu, la Région essaiera de préserver au maximum les paysages.*

M. Pascal NICOLLETI – CCI NCA

La demande est souvent reliée à l'offre, comme pour le tramway à Nice, mais la demande dépasse les estimations à partir du moment où le service offert est de qualité. La Région PACA est la 2^{ème} région de France la plus mal classée en terme de retards des TER. La réalisation d'une nouvelle ligne vise d'abord à rattraper 15 ans de retard et à disposer, à l'horizon 2030, d'un équipement pour le futur.

M. Philippe CRETIN – FNAUT

L'aéroport de Nice est sur le point de saturer. La LNCPA est une opportunité de créer, pour les très longues distances, une offre ferroviaire entre Nice et l'aéroport de Toulon Hyères qui, lui, a les moyens de se développer.

- *Réponse de Didier BIAU : la suggestion est intéressante, il faut étudier cela.*

M. Serge JOVER – ADEV 06

Les chantiers étant à échéance 2030-2050, est-ce que les entreprises vont attendre aussi longtemps pour satisfaire leurs salariés ? Il faut continuer à travailler sur une nouvelle ligne tout en trouvant d'autres solutions pour améliorer les déplacements à court terme.

4^e intervention

Christophe de MOLLIENS – SNCF Réseau (10')

Projets d'amélioration du réseau ferroviaire en attendant la LNPCA : exposé

5^e intervention

Frédérique REFFET – DREAL PACA (7')

Autres réponses aux besoins de mobilité, hors ferroviaire : exposé

Echanges

Mme Nadyne Chevret – SNC

L'ERTMS est évoqué depuis le débat public de 2005. Pourquoi avoir attendu si longtemps pour le mettre en œuvre ? A l'horizon de la Priorité 1, quelle sera l'amélioration des temps de parcours ? D'autre part, seule la bande littorale est prise en considération dans le Var, qu'en est-il de l'arrière-pays ?

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : l'ERTMS est un programme européen, financé en partie par l'Europe. Il a nécessité des adaptations des réseaux nationaux, dont la réalisation est longue. Concernant la Priorité 1, elle n'impliquera pas d'amélioration des temps de parcours.*

- *Réponse de Frédérique REFFET : il existe des projets dans l'arrière-pays varois, les cartes seront modifiées pour les intégrer.*

M. Giovanni FUSCO - CNRS

Il existe deux points de vue différents : celui du transporteur et celui des « employeurs du territoire ». Compte tenu de la saturation des systèmes ferroviaire et routier (Facteur 4 d'augmentation de la demande pour le train et facteur 20 pour le routier), l'atelier se transforme en atelier de saturation territoriale. Il faut se pencher sur la question : quel type de solution permet de capter des usagers actuels et futurs de la route ? Il convient également de définir de vrais projets de territoire. La question du pourquoi ne peut pas être traitée indépendamment de la question du comment, les deux doivent être menées de front.

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : concernant les projets de gare, il s'agit bien de projets d'aménagement du territoire et de projets politiques : apporter des solutions à une demande de transport.*

M. Philippe CRETIN – FNAUT

Sur la carte des projets de TPM figurent 4 lignes de BHNS. Comment l'Etat peut-il laisser faire 4 BHNS qui ne sont pas en site propre et qui seront déjà saturées lors de leur mise en service ?

- *Réponse de Frédérique REFFET : TPM a arrêté son projet de Plan de Déplacements Urbains. Les services de l'Etat donneront leur avis sur le projet officiellement d'ici le mois de juillet.*

M. Philippe CRETIN – FNAUT

On parle d'un pôle multimodal en gare de Hyères. Or le Plan Local d'Urbanisme a rendu la zone urbanisable partout autour. Comment l'Etat a pu laisser faire cela ?

- *Réponse de Frédérique REFFET : des réponses seront apportées en lien avec la DDTM83*

M. Francine BEGOU PIERRINI – GADSECA

A Biot, il y a eu de fortes inondations. Le secteur est particulièrement exposé. Comment peut-on envisager un échangeur autoroutier là où l'autoroute était inondée ?

- *Réponse de Frédérique REFFET : la carte des projets routiers est en effet à actualiser. Le projet est actuellement réétudié par VINCI en lien avec le risque inondation.*

M. Michel LIEUTAUD – STOP LGV SANARY

Concernant l'amélioration de l'existant, pourquoi la SNCF n'ajoute-t-elle pas des rames aux TER bondés ? Lorsqu'un usager prend le TER entre Aubagne et Toulon, le retour n'est pas possible. Ceci est un vrai problème.

D'autre part, concernant la thrombose sous le tunnel de Toulon, le maire a fait le choix du 2^{ème} tube au lieu du choix du transport en commun, alors qu'entre La Seyne-sur-Mer et Hyères un transport en commun aurait été pertinent. Le 2^{ème} tube a renforcé la thrombose. Comment peut-on lutter contre cette thrombose et

renforcer l'attractivité du territoire ? Ces questions posent le problème du changement de mentalité et de nos modes de vie, nos habitudes.

- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : vous évoquez les déplacements locaux. Le projet LNPCA traite d'une logique de desserte régionale. D'autre part, l'appréciation que vous pouvez avoir sur une logique résidentielle de confort de vie est légitime mais une vision dynamique et économique du territoire qui, elle, nécessite des déplacements ne l'est pas moins. Il convient de trouver le juste équilibre entre ces deux dynamiques.*

M. Jacques MOLINARI – Gir Maralpin

A l'époque de la DRE, existait une réflexion précieuse de l'aménagement du territoire, qui semble abandonnée par la DREAL.

La Ligne Nouvelle est un projet de grande ampleur, qui pourrait être un outil d'aménagement du territoire, si elle était bien conçue. Les positions des gares relèvent d'une stratégie à très long terme, sur laquelle il est nécessaire de réfléchir sérieusement avant la fin de cette concertation.

Pages 34-35, il est fait état de projets dans le cadre de l'augmentation de la capacité : est-ce que la 3^{ème} voie entre Cannes et Antibes serait réalisable ? Est-ce que la ligne des Chemins de fer de Provence serait doublée ?

- *Réponse de Christophe de MOLLIENS : les éléments cités sont issus d'un document de phase 1 des études socio-économiques, émis en 2012, tenant compte des projets de l'époque et d'un scénario de référence comprenant uniquement des investissements sur le réseau existant, d'une importance suffisante pour exploiter le schéma de desserte imposé, sans contrainte financière. Depuis, les projets hors réseau ferré national ont évolué et le scénario de référence socio-économique a été rendu plus réaliste, en accord avec les ordres de grandeur des CPER.*
- *Réponse de Jean-Michel CHERRIER : le projet LNPCA a réalisé les études de prospective territoriale les plus poussées. Il est totalement mis en perspective avec des études importantes qui ont été réalisées par les cofinanceurs et les acteurs du territoire.*

M. Pascal NICOLLETI – CCI NCA

Concernant les Chemins de fer de Provence, doubler la voie ferrée dans la Zone Industrielle de Carros était une fausse bonne idée parce que cela coupait des entreprises en deux.

Concernant les gares nouvelles, le fait qu'il y ait une commande de pôle multimodal sur Nice Saint-Augustin est un atout. Une réflexion de territoire en lien avec le projet de gare Ouest Alpes-Maritimes devrait être menée de même.

M. Germain NALLINO – Amis du rail

Une double voie des CP était prévue sur la rive droite du Var par la ville de Nice.

Concernant la ligne de Breil, et plus particulièrement Nice/Drap, on ne peut rajouter que 4 trains par jour au trafic déjà existant. Les travaux paraissent démesurés par rapport au gain apporté et la mise en place d'un système de navettes Nice-Drap serait plus performante.

Enfin, la ligne Breil-Tende devrait figurer dans les projets du CPER 2015-2020 présentés.

M. Frédéric DECOMPTE – Communauté d'Agglomération Dracénoise

Les enjeux de la Dracénie apparaîtront dans le SCOT qui est en cours d'élaboration, notamment le développement économique prévu autour de la gare Est-Var. L'intérêt de la Communauté d'Agglomération est de pouvoir mailler le territoire afin de connecter la gare des Arcs-Draguignan et les efforts conséquents nécessaires seront faits. La gare Est-Var est une réelle opportunité pour tout le secteur (Haut Var, Golfe de Saint-Tropez, ...). Il y a un vrai projet de territoire, les élus sont très motivés.

M. Michel BOUCHARD – Amis du rail azuréen

Concernant la section Breil-Tende, il serait dommage de ne pas exploiter cette ligne jusqu'à Turin. On ne voit plus apparaître le projet de modernisation de cette ligne, cela est inquiétant.

- Réponse de Didier BIAU : au titre du CPER, il y a des négociations en cours pour des rallonges éventuelles d'enveloppes. Une délibération est attendue pour juillet. Concernant la ligne Nice-Breil, l'objectif est une augmentation de la capacité d'ici 2019/2020.

M. Serge JOVER – ADEV06

Les transports par mer n'ont pas été abordés. Ne présentent-ils pas une opportunité sachant que la saturation entre Cannes et Nice est croissante ?

- Réponse de Frédérique REFFET : entre Nice et Marseille, il n'y a pas d'études en cours sur un transport par mer pour les voyageurs. A noter l'exemple de Toulon où les navettes maritimes fonctionnent bien.

M. Philippe MARIE – Ville de Cannes

En ce qui concerne le transport maritime à Cannes, l'agglomération a expérimenté des navettes maritimes qui ont connu un franc succès. Pour un transport maritime entre différents EPCI, la question de la est primordiale : dans ce cas, l'AOT est forcément l'Etat.

Mme Danièle LEUTAUD – STOP LGV SANARY

Au sujet du covoiturage qui n'a pas du tout été abordé, quel a été l'intérêt pour la SNCF d'acheter un site de covoiturage ? D'autre part, on parle de la période diurne en déplacements mais on parle peu du déplacement nocturne. Ne serait-il pas possible de faire des trajets TGV longue distance la nuit ?

- Réponse de Jean-Michel CHERRIER l'offre pour circuler la nuit existe mais il faut qu'il y ait également de la demande. L'utilisation du train aux heures de pointe est prioritaire. La nuit, les trains ne sont pas suffisamment attractifs. Sur la logique de covoiturage, la SNCF est opérateur de mobilité. C'est pourquoi SNCF mobilité s'intéresse à toutes les mobilités. Tous les modes cohabitent, tous sont à développer et sont complémentaires.

6^e intervention**Nicolas GUYOT – SNCF Réseau (7')****Perspective d'évolution de la saturation ferroviaire : exposé**

6. Clôture de l'Atelier

Jean Michel CHERRIER remercie tous les participants. La prochaine réunion est prévue le 4 juillet. Il rappelle aux participants qu'ils recevront une note de synthèse de l'atelier n°2 ainsi que le support présenté en réunion.

Diffusion:

Equipe projet

Invités à l'atelier saturation n°2 du 6 juin 2016

+ ...

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

