

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

CONCERTATION PUBLIQUE 2016

ATELIER SATURATION N°3

04/07/2016

COMPTE RENDU

SOMMAIRE

1.	Participants	3
2.	Ordre du Jour	5
3.	Déroulement de la séance	5
4.	Introduction	6
5.	Retours sur l'atelier 2	8
6.	Solutions d'accroissement de la capacité ferroviaire sans ligne nouvelle	10
7.	Les scénarios de ligne nouvelle	13
8.	Suites	17

DATE ET LIEU

04/07/2016	Parc Chanot Marseille – Palais des Arts
------------	---

AUTEUR

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

1. Participants

AYME Yves	Appel Le Muy
AMBERTO Alex	Enterrons la LGV
CHEVRET Nadyne	SNC
CHEVRIER Jacques	Toulon @venir
CRETIN Philippe	FNAUT
DECOMPTE Frédéric	Communauté d'Agglomération Dracénoise
DESSPORTES-JENNINGS Laurence	Collectif Biot
DUCREUX Ilda	SNC
FRANCESCHI Maurice	Toulon Var Déplacements
FULCONIS Claude	FFME
GARCIA Philippe	Afuzi
GIES Valentin	Toulon @venir
GLORIAN Christophe	CCIR
GONELLA Jean	FARE SUD
HENAFF Robert	COFHUAT
HEUSE	GADSECA
HUCHON Jean-Pierre	Conseil de développement 13
JOVER Serge	ADEVo6
JULLIEN Claude	FNAUT
LANTERI Jacques	GADSECA
LIEUTAUD Michel	Stop LGV Sanary
MARIE Philippe	Cannes
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
ROUSSEAU Pierre	FNE 13
ROUX Frédéric	TGV Développement
URSAT Paul	Groupement des riverains du Beausset
VUILLEMIN Pierre	Stop LGV Sanary
PELLOUX Raymond	Noster PACA FNE ALAS
THOMAS Ludovic	CR PACA
DUBOIS LAIZET Thierry	STOP LGV SSB
CADE Didier	STOP LGV SSB
GIOFFREDO Anne	CCI NCA
NICOLLETI Pascal	CCI NCA
PETIT Jean-Yves	FNE
CASELLA Jean-Claude	SNCFR
PREVOST Sabye	CCIMP
TONIETTO Gilles	Groupement des riverains de Signes à Ollioules
REVERCHON Marc	CCIMP

EXPERTS / INTERVENANTS

SNCF Réseau	<i>J-M. CHERRIER C. de MOLLIENS N. GUYOT A. PREA</i>
-------------	--

DIFFUSION

DOCUMENTS JOINTS

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

2. Ordre du Jour

+ Atelier n°3 :

- Accueil et introduction
- Retour sur l'atelier n°2
- Réponses aux questions
- Solutions d'accroissement de la capacité ferroviaire sans ligne nouvelle
- Les scénarios de Ligne Nouvelle
- Clôture et suites

3. Déroulement de la séance

+ Accueil – Introduction - *J.M. CHERRIER - SNCF Réseau*

+ Retour sur l'atelier 2 – Christophe de MOLLIENS et Nicolas GUYOT – SNCF Réseau

+ Solutions d'accroissement de la capacité ferroviaire sans ligne nouvelle

- Les leviers du matériel roulant et de l'organisation des services – *Christophe de MOLLIENS – SNCF Réseau*
- Les leviers d'aménagement sur le réseau existant - Aménagement sur place – *Alain PREA – SNCF Réseau*
- Questions / échanges avec les participants

+ Les scénarios de ligne Nouvelle

- Partage des choix proposés par secteur géographique - *Christophe de MOLLIENS – 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 (COFIL) du 12 avril 2016 :

- + **Etape 1** : information sur le projet et mise en place des ateliers saturation et EDD avec le milieu associatif et socio-économique ;
- + **Etape 2** : échanges avec les élus concernés sur les résultats des études de SNCF Réseau relatives aux variantes de tracés et de position des gares ;
- + **Etape 3** : concertation avec le public sur les variantes de tracés et de gares ;

Cinq documents serviront de supports à la concertation :

- + **Livret 0** : dispositif de la concertation ;
- + **Livret 1** : problématiques de déplacements en Provence et sur la Côte d'Azur ;
- + **Livret 2** : présentation du projet de LNPCA ;
- + **Livret 3** : **consignation des contenus des ateliers et de l'ensemble des avis / questions exprimés lors des ateliers « saturation ferroviaire » et « EDD »** ;
- + **Livret 4** : propositions des variantes de tracés et de positionnement des gares ;

Jean-Michel CHERRIER rappelle que les variantes de tracés n'ont pas été présentées au cours de l'Atelier EDD n°2 du 24 juin dernier conformément aux décisions du COFIL et à l'ordre du jour des ateliers et qu'il en sera de même pour l'atelier du jour n° 3 relatif à la saturation ferroviaire.

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 3^{ème} étape. Il remercie les participants de laisser les intervenants présenter les éléments à porter à connaissance des participants avant de formuler des interventions et 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 3^{ème} atelier.

SYNTHESE DES ECHANGES

Laurence DESPORTES-JENNINGS - Collectif BIOT

Il est trop complexe de ne travailler que la question des enjeux environnementaux sur des zones aussi larges que celles des ZPP. Nous avons évoqué au précédent atelier EDD qu'un atelier serait organisé en septembre avec les tracés. Avez-vous une date à nous proposer ?

- *Réponse de SNCF Réseau : des ateliers de travail seront organisés dans le cadre de la concertation dès son ouverture à la rentrée. Les thématiques des ateliers seront proposées et validées au prochain COPIL.*

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation - CNDP

La demande de réaliser des ateliers une fois que les tracés seront portés à connaissance du public a été notée mais n'est pas pour l'heure validée par le comité de pilotage. Les engagements seront pris à l'issue du prochain COPIL.

Jacques MOLINARI - GIR MARALPIN

Des tracés circulent dans la presse alors pourquoi ne pas les transmettre aux participants ?

- *Réponse de SNCF Réseau : M. CHERRIER rappelle le processus de concertation : les variantes de tracés et de positionnement de gares seront présentées au public à l'automne. Si vous contestez ce processus vous pouvez l'exprimer sur le site internet du projet notamment, mais SNCF Réseau respectera la démarche validée par le COPIL.*

Jacques MOLINARI – GIR MARALPIN

Conformément à l'ordre du jour des ateliers, je ne vois pas en quoi les séances de travail ont eu un caractère participatif, il n'a été question que de présentations pendant les ateliers.

- *Réponse de SNCF Réseau : les présentations ont systématiquement été suivies de temps d'échanges avec les participants. Les temps de présentation et d'échanges sont équilibrés. Tout dépend de la nature du travail proposé, s'agissant de la saturation ferroviaire, différentes études ont été réalisées sur le système ferroviaire existant, sur ses capacités, sur ses limites, sur des solutions pour en améliorer la robustesse, la capacité, Il est important de pouvoir partager les résultats du travail réalisé, fruit de nombreuses années d'études. Il a été parfois reproché à SNCF Réseau de ne pas partager les résultats des études. Il peut être paradoxal de « reprocher » à SNCF Réseau de les partager pour pouvoir échanger avec les participants aux ateliers.*

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation - CNDP

Une partie pédagogique est nécessaire et les temps de présentations et de dialogues sont identiques

Jacques MOLINARI - GIR MARALPIN

Nous avons reçu le 29 juin un document de 248 pages. Difficile pour nous de tout analyser pour le 4 juillet.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation - CNDP

Vous pouvez vous exprimer par écrit, dans le cadre du livret 3, vous avez donc un délai plus long pour analyser ces documents (jusqu'au 29 juillet 2016 pour soumettre vos contributions). Vous pourrez en outre valoriser ces connaissances en vue de la phase de concertation qui se tiendra à l'automne sur les variantes de tracés et de gares.

5. Retours sur l'atelier 2

INTERVENTION DE NICOLAS GUYOT ET CHRISTOPHE DE MOLLIENS – SNCF RESEAU

Nicolas Guyot rappelle les principaux enseignements des ateliers 1 et 2.

Christophe de Molliens rappelle les questions formulées et propose des éléments de réponse et compléments.

SYNTHESE DES ECHANGES

Philippe CRETIN - FNAUT

Il serait intéressant de mettre des trains entre l'aéroport de Hyères et de Nice car l'aéroport de Nice est saturé. Cela permettra d'éviter de construire un nouvel aéroport. Un nouvel accès au réseau de transport ferroviaire en moins de 30 min sur Sophia-Antipolis nécessite des accès voiture et transports en commun adaptés.

Paul URSAT – Groupement des riverains du Beausset

Un réseau implique de pouvoir passer d'un point à un autre différemment, il est nécessaire de construire un réseau intégral passant par Nice, Aix, Marseille,...

- *Réponse de SNCF Réseau : c'est la base de réflexion de la ligne nouvelle, ajustée suite à des arbitrages (cf. différentes décisions ministérielles notamment). Le projet propose de multiples connexions avec la ligne existante (Marseille-Vintimille). Un des objectifs de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur est d'offrir au territoire un réseau maillé et performant.*

Paul URSAT – Groupement des riverains du Beausset

La concertation de 2011 a permis de valider le principe qu'une Ligne à Grande Vitesse n'était pas possible. Une ligne nouvelle qui permettra des circulations à 200 km/h est étudiée. Cela a des conséquences pratiques mais j'ai l'impression que l'abandon du TGV n'a pas été pris en compte. Le projet ne me semble pas être axé sur l'amélioration des TER, les trains du quotidien.

Il me semble nécessaire que vous éclairciez le contenu des documents que vous nous avez transmis. J'ai comparé ces éléments avec ceux réalisés en 2012. Quels sont les chiffres fiables ?

J'associe ma dernière remarque avec les problématiques liées au réseau : il est possible de réaliser des « bouts » de ligne mais l'essentiel est d'avoir un réseau fiable. Un TGV en retard de 2h ou de 3h est perçu comme un scandaleux par le grand public.

- *Réponse de SNCF Réseau : la réalisation d'une ligne nouvelle représente la constitution d'un réseau maillé avec des pôles d'interconnexions que sont les gares à Marseille, Aubagne, pour l'Est Var et l'Ouest des Alpes-Maritimes jusqu'à Nice. Le projet n'est pas celui d'une ligne à grande vitesse car ses caractéristiques correspondent à une infrastructure dimensionnée pour des passages à moins de 300km/h. Il est donc bien question de constituer un réseau maillé pour les TER, les trains du quotidien. Les améliorations de la priorité 1 (robustesse et capacités) seront essentiellement bénéfiques aux trains du quotidien. Le maintien d'une infrastructure constituée d'une seule ligne ne permet pas de répondre aux objectifs fixés par la Région PACA en matière de services ferroviaires (desserte et de cadencement des TER). Il est nécessaire de disposer d'un réseau performant pour une desserte au quart d'heure au droit des 3 métropoles du littoral PACA (Aix-Marseille, Toulon, Nice et la Côte*

d'Azur). Pour cela, il est nécessaire que le territoire se dote d'une infrastructure le permettant. Il n'est ainsi pas possible de se contenter de petits « bouts » de voies.

Maurice FRANCESCHI - Toulon Var Déplacements

Dans le Var, 80% de la population et 80 % des touristes sont présents sur le littoral. Cela semble donc logique de réaliser ces voies nouvelles à proximité du littoral. En cas d'incident il faut que les trains puissent circuler sur une autre ligne que celle qui fait l'objet de l'incident. Il est important de ne pas bloquer les trains et d'impacter les interconnexions au centre du Var. Est-ce que la possibilité du transport de fret a vraiment été étudiée ? Ce point ne me paraît pas très clair. Comment ce trafic sera-t-il développé et quels seront les moyens pour le développer ?

- *Réponse de SNCF Réseau : les TER circuleront aussi sur la nouvelle infrastructure qui n'est pas réservée aux trains longues distances. La ligne est doublée pour permettre le passage de tous les types de trains et notamment les trains du quotidien. Sur le fret, les études ne dégagent pas particulièrement de marge de progression importante sur l'axe Marseille – Vintimille. La ligne nouvelle n'aura pas de capacité en plus pour le fret, mais le dégagement de capacité de l'infrastructure existante (TER et trains longues distances) permettra d'augmenter le fret de façon relativement importante, avec quelques aménagements de stockage des trains.*

Philippe CRETIN - FNAUT

La ligne nouvelle permettra de séparer les trains rapides et les trains lents. La limitation du trafic fret à Monaco (verrou pour le fret) limite les marges de progression pour ce type de transport. Cette question a été abordée à l'échelle européenne selon un principe de corridors ferroviaires pour le fret. La priorité a été donnée au corridor fret de la vallée du Rhône. Il s'agit d'un type d'exploitation délicat, les décisions politiques européennes sont axées sur la massification des corridors de transport par fret ferroviaire.

Je remarque que dans le document il manque la légende concernant Carnoules et Brignoles. L'axe Gardanne – Carnoules sera-t-il remis en service ?

Valentin GIES – Toulon @venir

Le passage par les Métropoles du Sud est incontournable. Il existe un réel enjeu sur le territoire de la Provence Verte pour lequel un fort développement est prévu. L'axe Gardanne – Carnoules peut être aussi intégré dans les études à venir.

- *Réponse de SNCF Réseau : différentes réflexions et décisions portent sur ces différents projets : Contrat de Plan Etat Région, projet de ligne nouvelle sur la base du corridor Marseille – Nice,.... Les projets connexes sont considérés comme vecteurs de trains supplémentaires selon les horizons (études, projet, date de mise en service, etc...). L'axe Gardanne – Carnoules n'a pas d'objectifs de service à l'heure actuelle et donc ne figure ni dans les études ni dans les cartographies. Il n'y pas de projet de réouverture de l'axe Gardanne – Carnoules décidé à ce jour. Les autorités organisatrices des transports et les cofinanceurs ont évalué que ce projet n'était pas prioritaire sur le prochain CPER au vu de son faible potentiel de voyageurs.*

6. Solutions d'accroissement de la capacité ferroviaire sans ligne nouvelle

INTERVENTION DE CHRISTOPHE DE MOLLIENS – SNCF RESEAU : LES LEVIERS DU MATERIEL ROULANT ET DE L'ORGANISATION DES SERVICES FERROVIAIRES

Christophe de Molliens partage les solutions relatives à l'amélioration du matériel roulant et à l'organisation des services.

INTERVENTION D'ALAIN PREA – SNCF RESEAU : LES LEVIERS D'AMENAGEMENT SUR LE RESEAU EXISTANT - AMENAGEMENTS SUR PLACE

Alain Préa partage les solutions relatives à l'aménagement sur le réseau existant par une solution d'aménagements sur place.

SYNTHESE DES ECHANGES

Nadine CHEVRET – STOP Nuisances Cuers

Les quais sont-ils assez grands dans le Var ?

- *Réponse de SNCF Réseau : Cela dépend des gares. Là où il y a des limites de capacités sur les quais, un programme d'intervention pour les allonger et permettre d'avoir des trains plus capacitaires a été mis au point (là où il y a des besoins). Ces améliorations sont prises en compte mais elles ont leurs limites en termes d'exploitation ferroviaire, notamment par ce que les trains longs coûtent cher à faire circuler lorsqu'ils ne sont pas remplis, ce qui impose de composer des trains pour les heures pleines et de les reconfigurer pour les heures creuses.*

Jacques MOLINARI - GIR MARALPIN

Qu'en est-il pour la section Nice - Saint Augustin

- *Réponse de SNCF Réseau : il s'agit d'une section où il est possible de passer à 2 voies seulement et où les 4 voies ne sont pas nécessaires compte tenu du fait que tous les trains s'y suivront à la même vitesse et qu'il n'y a pas de gare intermédiaire.*

Jacques MOLINARI - GIR MARALPIN

Vous n'hésitez pas à réguler la circulation des trains pour arriver à vos fins. Ces circulations sont affectées par des stationnements des trains en gare. Retenir des trains en gare c'est aussi retenir les voyageurs. Si vous faites cela c'est en contradiction avec le projet de ligne nouvelle. En gare de Monaco il y a plus de 6 min d'attente.

- *Réponse de SNCF Réseau : un TAGV à destination de Nice-Ville arrivera avec moins de passagers à Nice-Ville après avoir déposé des voyageurs à Nice-Aéroport à l'horizon du projet, ce qui limitera l'impact sur les usagers. Un surstationnement d'une ou deux minutes se fera en bout de la ligne, avec moins de passagers impactés. Cette solution est à la fois tout à fait cohérente avec les besoins de voyageurs à transporter et optimise l'exploitation. De plus, sur un trajet de plusieurs heures (longue distance), +/- 2 minutes de temps de trajet n'est pas significatif.*

Jean GONELLA – FARE SUD

Je ne vois pas d'intérêt à ce que vous présentiez le scénario d'aménagement sur place qui repose sur des aménagements qui ne sont pas valides car non retenus par les décisions ministérielles.

- *Réponse de SNCF Réseau : le constat d'une très mauvaise compréhension et connaissance du projet a montré qu'il était important de revenir sur les enjeux de saturation ferroviaire et notamment de présenter de manière synthétique et pédagogique les études qui ont guidé les choix actés par les décisions ministérielles. Ces ateliers ont aussi pour intérêt d'établir un niveau d'entendement des enjeux ferroviaires qui ont conduit à définir le projet de ligne nouvelle tel qu'il est aujourd'hui et notamment de prioriser les trains du quotidien.*

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation - CNDP

C'est à ma demande que le programme des ateliers « saturation ferroviaire » a été conçu notamment afin de partager les solutions alternatives au projet. Ce programme a été défini suite au constat que j'ai pu faire à l'issue des rencontres avec les différentes associations qui ont exprimé une incompréhension concernant les limites d'un scénario de l'amélioration de l'existant seulement.

Rémi QUINTON – TGV Développement

La démonstration par l'absurde de la mise en œuvre du scénario d'aménagement sur place est indispensable. Est-il possible d'obtenir le calcul du coût et de l'impact du scénario d'aménagement sur place si on se base sur la Priorité 2 ? Pourrait-on connaître ce que permettrait ce scénario d'aménagement sur place réalisé dans les secteurs faciles ? Que proposerait un schéma de desserte en scénario d'aménagement sur place « facile » ?

- *Réponse de SNCF Réseau : le principe d'une étude par l'absurde est complexe et coûteux. En synthèse, ce scénario induit des travaux très coûteux pendant 30 ans, avec un fort impact sur le trafic ferroviaire existant durant toute la période des travaux. Il ne permettra pas d'améliorer le court ni le moyen terme, qu'il va au contraire dégrader. Le niveau de service à terme, si l'on se contentait des sections faciles de P1 et P2 (moindre impact urbain notamment) sera moins favorable que celui de la ligne nouvelle. Pour répondre aux attentes humaines et aux conditions techniques, la construction d'une ligne nouvelle est proposée. Ces propositions ont été considérées comme cohérentes en Comité de pilotage. L'intérêt d'étudier un scénario d'aménagement sur place « facile » est à confirmer car la démonstration de l'inacceptabilité de ce scénario a été faite dès 2010 - 2011.*

Jean GONELLA – FARE SUD

On défait des infrastructures ferroviaires pour construire des routes mais jamais l'inverse.

Pascal NICOLETTI - CCI Nice Côte d'Azur

J'adresse nos remerciements pour le travail exposé ce jour. Il me paraît important de rappeler les choses telles qu'elles sont et les impacts de scénarios qui ont été abandonnés par le passé. Peut-être faut-il remarteler ces choses pour une meilleure compréhension de l'intérêt de ce projet. La pédagogie est nécessaire dans ce type d'atelier. Est-il possible de faire l'exercice d'inscrire dans un tableau multicritère les impacts sur l'urbain du scénario d'aménagement sur place ?

Michel LIEUTAUD - STOP LGV Sanary

On dit que l'on répond aux besoins du quotidien, mais on a supprimé un TER pour faire passer un Thello à Nice. Pourquoi ne pas supprimer les TGV au profit des TER ? Pourquoi le TGV est-il toujours privilégié ?

- *Réponse de SNCF Réseau : l'opérateur cherche à gérer la diversité des trains qui circulent sur la ligne. Le choix de privilégier les TGV aux TER n'est pas systématique. En cas de conflit d'attribution de sillons entre transporteurs, SNCF Réseau doit obéir à des règles de priorité imposées par la réglementation pour garantir l'équité de traitement des différents transporteurs. Ces règles obligent notamment à mettre en place des quotas pour les différents types de service et, lorsqu'ils ne suffisent pas, à donner la priorité aux parcours les plus longs. Lorsqu'il s'agit de gérer les priorités entre des trains SNCF, des questions techniques et économiques complexes et des choix d'exploitation entrent également en compte. Dans d'autres secteurs, ce sont les TGV qui sont supprimés au profit des trains du quotidien.*

Philippe CRETIN - FNAUT

Je confirme les dire de SNCF Réseau sur ce point. Combien de TGV s'arrêtent à Marseille pour laisser les TER ? Si l'on les dénombre, il est probable que les TER soient largement privilégiés sur le nœud marseillais.

Valentin GIES - Toulon @venir

On connaît les effets de la saturation : il n'est pas possible de ne pas faire évoluer cette situation. Je vous remercie d'avoir fait la démonstration relative au scénario d'aménagement sur place et je note que SNCF Réseau a largement progressé dans la tenue de la concertation proposée. Il faudrait disposer d'un chiffrage précis des projets de Priorité 2.

Nadine CHEVRET – STOP Nuisances Cuers

J'aurais aimé qu'on ne parle pas que de Nice, le Var manque dans la présentation. Nous souhaitons disposer de l'étude du scénario d'aménagement sur place sur le site internet dans sa globalité et pas uniquement les synthèses de ces études.

Ilda DUCREUX – STOP Nuisances Cuers

La Région PACA a lancé une étude sur le thème « moins de trains et plus de bus » pour proposer des solutions alternatives au train. La qualité d'exécution des services de la SNCF n'a jamais vraiment progressé.

- *Réponse de SNCF Réseau : ce n'est pas antinomique, c'est la complémentarité qui est recherchée. Le bus est une solution alternative à court terme mais elle reste insuffisante à moyen et long termes.*

Raymond PELLOUX - NOSTER PACA

Nous avons, avec Stéphane COPPEY, travaillé sur un projet permettant de libérer 64 trains de la gare Saint Charles, en lien avec la voie des Alpes. Nous sommes à votre disposition si vous souhaitez disposer d'éléments à ce sujet.

Maurice FRANCESCHI - Toulon Var Déplacements

L'étude du scénario d'aménagement sur place permet d'éclaircir les choix qui ont été faits. Cette étude pourrait être complétée en évaluant la perte en nombre de voyageurs pendant les travaux et comparée avec le scénario de ligne nouvelle et l'impact sur les gaz à effet de serre.

- *Réponse de SNCF Réseau : nous n'avons pas réalisé ces études de comparaison, le scénario d'aménagement sur place ayant été éliminé au vu de sa faible efficacité socio-économique (4 000 logements à détruire, coûts plus élevés que la ligne nouvelle, incidences des travaux sur le service ferroviaire, ...).*

Didier CADE - STOP LGV Sud Sainte Baume

Vous avez étudié les coûts environnementaux (CO₂) de la construction de la Ligne Nouvelle. Quel sera le coût pour les contribuables et les entreprises ? Les études hydrogéologiques n'ont pas été réalisées, il n'y a pas de respect de l'environnement. Les populations ne veulent pas de ce projet.

Claude JULLIEN - FNAUT

Ce qui est important c'est la capacité du matériel roulant à se fondre dans le trafic pour réduire les temps de parcours et augmenter les fréquences. Le Régio 2N limite les caractéristiques TER et des arrêts seront supprimés. Aujourd'hui le matériel utilisé est moins performant que le matériel installé sur la ligne il y a 10 ans. Ce sont les élus qui ont refusé que soit commandé du matériel bimode et bicourant, si la SNCF souhaite disposer de ce type de matériel elle doit en financer elle-même l'achat. Le matériel ne permet pas d'avoir une bonne qualité de desserte actuellement. Pourriez-vous préciser les apports du projet ERTMS₂ ?

- *Réponse de SNCF Réseau : Les choix d'achat de matériel relèvent de la Région et l'évaluation des coûts et de la performance a fait l'objet d'une attention particulière. Il n'y a pas que la puissance des matériels ou leur capacités d'accélération qui rentrent en ligne de compte. En ce qui concerne l'ERTMS₂, c'est un standard européen qui va permettre de faire circuler tous les types de trains avec des normes homogènes d'un pays à l'autre. Le réseau européen sera plus performant, plus sécurisé et assurera une bonne interopérabilité. Cela est différent du réseau Corse qui est isolé et sur lequel un seul type de matériel circule, qui n'a pas besoin de répondre à un standard européen normalisé. Le descriptif de l'ERTMS a été développé lors des ateliers précédents.*

7. Les scénarios de ligne nouvelle

INTERVENTION DE CHRISTOPHE DE MOLLIENS – SNCF RESEAU : LES SCENARIOS DE LIGNE NOUVELLE

Christophe de Molliens partage les scénarios de ligne nouvelle par secteur géographique

SYNTHESE DES ECHANGES

Germain NALLINO – Amis du rail azuréen

La ligne de Grasse aura-t-elle deux voies ? Si oui dans quelles conditions de réalisation ?

- *Réponse de SNCF Réseau : la ligne Cannes - Grasse comprendra deux voies entre la ligne littorale et la ligne nouvelle. Le projet prévoit deux raccordements : un raccordement vers Saint Raphaël qui sera construit en priorité 1 pour les TAGV et un raccordement existant vers Cannes au niveau de Cannes la Bocca, qui sera doublé en priorité 2.*

Valentin GIES - Toulon @venir

Vous avez prévu une gare Ouest Alpes-Maritimes, pourquoi ne pas faire la même chose à Signes ? Le potentiel de développement économique est comparable à celui de Sophia Antipolis. De plus, cela

constituera un facteur d'acceptabilité pour le territoire qui ne sera pas uniquement un territoire traversé mais pourra bénéficier des effets positifs de l'infrastructure ?

- *Réponse de SNCF Réseau : la gare à Signes a suscité de nombreux questionnements qui ont conduit à réaliser différentes études. SNCF Réseau et les cofinanceurs ont considéré qu'un tel projet devait émaner du territoire et pourrait faire partie du projet de Ligne Nouvelle si le territoire en faisait la demande. Aujourd'hui il n'y a pas de consensus politique qui a permis de porter une demande de gare à Signes. C'est une option qui n'a donc pas été retenue par les décisions ministérielles relatives au projet de ligne nouvelle.*

Autre question : le projet de La Pauline en Priorité 1 est constitué du saut de mouton ET de l'élargissement à 3 voies ou uniquement du saut de mouton ?

- *Réponse de SNCF Réseau : le projet de la Pauline en Priorité 1 est le suivant : aménagement de la gare pour passer à 4 voies à quai et le saut de mouton. Ce sont les conditions nécessaires pour que la qualité de service mise en place lors de la modernisation de la ligne La Pauline – Hyères puisse être maintenue avec les nouveaux horaires en lien avec la gare souterraine. Le projet de 3^{ème} voie fait partie de la Priorité 2.*

Concernant le coût du projet : en France nous payons chaque année le prix de la dette nationale et cela ne nous rapporte rien. Le projet de ligne nouvelle permettra en revanche de créer des emplois et de favoriser le dynamisme économique. Disposez-vous d'études au sujet des bénéfices économiques et du nombre d'emplois créés ?

- *Réponse de SNCF Réseau : un premier travail socio-économique a été réalisé et montre la « rentabilité socio-économique » du projet. Concernant les bénéfices en termes d'emplois, le travail sera initié à l'issue de la concertation, une fois les tracés et positionnement de gares retenus. Les études d'approfondissement seront lancées et nous serons en capacité de mesurer plus finement ces impacts.*

Une intervenante qui ne s'est pas présentée

Je ne pense pas que cela puisse bénéficier aux habitants des territoires et aux travailleurs locaux, mais plutôt aux travailleurs venant de l'étranger et payés à moindre coût.

- *Réponse de SNCF Réseau : les sociétés sont soumises au code du travail français. Il existe des clauses sociales proposant des dispositifs d'insertion. Le projet sera soumis au cadre de la loi française.*

Serge JOVER - ADEV

Nous n'avons pas été destinataires de comptes rendus des groupes de travail des ateliers gare. Le choix de la localisation de la gare OAM (Ouest Alpes-Maritimes) aura des impacts majeurs. Les représentations graphiques que vous proposez m'amènent à penser que la gare ne sera pas à Cannes La Bocca. Concernant le scénario d'implantation à Valbonne, il est situé au cœur de Sophia Antipolis, un positionnement stratégique. Mais si cette position de gare n'est pas choisie, pourquoi ne pas proposer un passage de la ligne « tout droit » ?

- *Réponse de SNCF Réseau : la concertation à venir cet automne a pour objectif de faire émerger une implantation de gare préférentielle à partir de différents scénarios proposés. SNCF Réseau a travaillé sur le projet de gare OAM pour donner suite à ce qui a été décidé après la concertation de 2011 et aux décisions ministérielles. Une des demandes formulées par les élus dans le cadre de la concertation actuelle est d'étudier un scénario de gare à Cannes. SNCF Réseau étudie donc des positions de gare en intégrant ces demandes nouvelles. Par ailleurs, la desserte de Sophia Antipolis figure dans la décision ministérielle. Ce qui sera présenté à la concertation sera convenu avec les élus en fonction des demandes formulées et des validations du COPIL à venir.*

Laurence DESPORTES-JENNINGS - Collectif BIOT

Le scénario Bréguières sera-t-il présenté et soumis à la concertation ?

- *Réponse de SNCF Réseau : oui il le sera, en accord avec M. le maire de Mougins qui même s'il ne souhaite pas que la gare soit positionnée aux Bréguières a validé le principe qu'elle soit présentée à la concertation.*

Remi QUINTON – TGV Développement

Quelles sont les possibilités d'accélérer le calendrier ? Quels éléments du projet pourraient passer en Priorité 1 ? Il faudrait mieux qualifier la saturation de la ligne existante au-delà des secteurs de Priorité 1. La ligne existante n'offre pas une capacité suffisante et les niveaux de charge sont très importants. C'est avec le programme de la Priorité 2 que l'offre peut véritablement être développée et que la saturation ferroviaire sera diminuée. Il s'agit d'éléments prioritaires pour désenclaver la région. Sur la ligne Aubagne – Toulon, les niveaux de charge sont moindres, on pourrait imaginer un quadruplement des voies entre La Seyne sur Mer et Toulon. Cela permettrait également de repousser dans le temps des investissements, ce qui semble cohérent.

- *Réponse de SNCF Réseau : Il est difficile de répondre à ces questions en séance car le sujet est très vaste. Nous vous proposons de répondre à ces questions plus formellement : délais, financement, organisation interne... Si vous le souhaitez, vous pouvez adresser ces questions sur le site internet, les réponses seront publiées et consultables par tous. De nombreux aménagements peuvent être réalisés en attendant la ligne nouvelle, mais ils sont limités par les budgets des CPER qui sont dans certains cas captés par d'autres projets. Le programme dépend essentiellement de décisions politiques prises par les cofinanceurs.*

Michel LIEUTAUD - STOP LGV Sanary

Je lutte contre l'idée que ce projet permet de lutter contre le chômage. De grandes entreprises sont sélectionnées avec une main d'œuvre à bas coût et dans de mauvaises conditions de travail. Je regrette que les scénarios qui sont présentés n'abordent pas la question financière et les coûts. Nous n'avons pas de réponses à la question « qui va payer ? ». Nous n'avons pas les moyens de financer un tel projet. Suite à la réunion qui s'est tenue au Beausset, nous souhaitons savoir comment les élus de l'Ouest Var ont réagi au projet qui leur a été présenté.

- *Réponse de SNCF Réseau : des études seront réalisées pour apporter des éléments de réponse et expliciter ce qu'il en est de la question de l'emploi. Concernant le financement, les études n'en sont pas à cette phase et le projet n'a pas été validé dans une forme précise. En France, c'est après la DUP que les projets d'infrastructures font l'objet d'une mission financement. C'est la règle et le projet de ligne nouvelle y est assujéti comme les autres. Une autre question se pose : quel serait le coût (financier, en termes de saturation, pour la santé, etc...) pour la région de la non réalisation du projet ? Concernant les études il n'y a pas de surcoûts et les cofinanceurs ont validé le financement. Concernant la réunion du Beausset, vous pouvez vous adresser à vos élus pour obtenir des éléments de réponse.*

Michel LIEUTAUD - STOP LGV Sanary

Il n'est pas normal que soient dissociés les élus et les populations dans le cadre de la concertation.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation - CNDP

Aborder directement la concertation avec la population sans que les élus n'aient pu réagir préalablement sur les éléments qui concernent leurs administrés n'est pas envisageable. Le grand public sera bien concerté à l'issue de premiers échanges avec les élus.

- *Réponse de SNCF Réseau : au cours de la concertation qui a eu lieu en 2011 une très large majorité des associations c'est insurgée de l'absence d'un travail préalable avec les élus. Il serait paradoxal aujourd'hui de signifier le contraire au maître d'ouvrage.*

Michel RAYBAUD - Amis du rail azuréen

Si la boucle du raccordement sur Cannes est achevée en 2030 et que les trains continuent d'arriver de Marseille en direction de Saint Raphaël et Cannes, comment sera géré le trafic si la troisième voie n'est pas réalisée ?

- *Réponse de SNCF Réseau : les réponses ont été apportées au cours de l'atelier 2. Des quatrièmes voies dans les plus grandes gares permettront d'absorber le trafic TER supplémentaire. Si vous souhaitez plus de détails vous pouvez poser vos questions sur le site internet et nous vous répondrons de façon approfondie.*

Paul URSAT – Groupement des riverains du Beausset

Nous avons des inquiétudes quant à ce que nous devons faire dans les prochaines semaines et notamment les contributions pour le livret 3. Il nous faut des tableaux multicritères pour juger les scénarios et il nous faut les tracés.

- *Réponse de SNCF Réseau : les tracés seront disponibles à l'automne. Il n'est pas besoin de connaître les tracés pour évaluer les questions de saturation ou de méthodologie de prise en compte de l'environnement et du développement durable (objet des 2 ateliers).*

Pourriez-vous mieux respecter la lettre du ministre en 2013 qui précise que les études doivent se poursuivre ? Nous serions désireux d'observer dans vos études que la question du Var est encore ouverte. Nous avons l'impression que vous avez déjà tout décidé.

- *Réponse de SNCF Réseau : deux décisions ministérielles en 2014 et en 2015 ont fixé les ZPP. Ces informations sont disponibles sur le site internet. Il n'y a pas de possibilités pour SNCF Réseau de modifier cela ou de ne pas respecter ces décisions ministérielles. Seules les études de tracés de la priorité 1 ont été réalisées, à l'exception de celles concernant le raccordement des aménagements de P1 dans la vallée de la Siagne avec ceux de priorité 2 pour vérifier que cela est faisable.*

Pierre VUILLEMIN - STOP LGV Sanary

Les préfets ont justifié cette ligne nouvelle comme un remède à la thrombose routière. Pourquoi ne parle-t-on pas de la thrombose routière autour des gares ?

- *Réponse de SNCF Réseau : la thrombose autour des gares est abordée dans le cadre des aménagements de gares. Par exemple, la position du maire de Mougins a été de porter une motion exigeant la mise en place d'un échangeur autoroutier aux Bréguières si une gare devait être implantée. Tous les projets de gares nouvelles font l'objet d'un travail spécifique concernant leur accessibilité par différents modes de transports en commun.*

Maurice FRANCESCHI - Toulon Var Déplacements

L'agglomération de Toulon a vraiment besoin d'un réseau TER avec une fréquence de 15 min entre La Seyne-sur-Mer et La Garde : la seule solution est de disposer une ligne nouvelle, chaque année nos territoires paient le prix des embouteillages, de la pollution et du temps perdu. Il nous faut un véritable réseau de TER. Le coût de la non réalisation d'un tel projet est énorme.

Philippe CRETIN - FNAUT

Nous demandons d'augmenter l'offre de TER. C'est une priorité et le projet la prend en considération.

Jacques MOLINARI - GIR MARALPIN

Vous êtes sensibles à des demandes émanant d'un élu à propos d'une gare à Cannes, alors que nous demandons cela depuis longtemps et que vous n'avez jamais voulu l'étudier. Le positionnement de la gare à Cannes est contraire à la Décision Ministérielle.

Valentin GIES - Toulon @venir

Rappel : la population de l'aire toulonnaise n'est pas très aisée et beaucoup d'habitants ont besoin de se rendre à Marseille pour travailler. S'il y a peu de monde dans les TER aujourd'hui c'est parce que l'offre ferroviaire est catastrophique entre Marseille et Toulon : problèmes de fiabilité, d'horaires, ...

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation - CNDP

Des demandes ont été émises pour travailler sur la thématique des gares dans le cadre de la concertation de l'automne. Si vous avez des souhaits nous vous conseillons de les formuler rapidement.

Nadine CHEVRET – STOP Nuisances Cuers

Nous souhaitons que soit prévue une réunion publique à Toulon et dans le cadre du projet à La Pauline. Nous ne sommes pas satisfaits de la teneur et du ton des réponses apportées sur le site internet. Nous attendons d'avoir accès aux comptes rendus du COLAC, du COPIL d'avril et des derniers COTER sur le site internet.

8. Suites

- + Synthèse de l'atelier n°3 et transmission du support de présentation aux participants.
- + Livret 3 : Enseignements des ateliers « Saturation ferroviaire » et « Environnement et Développement Durable »
- + **Modalités de contributions au Livret 3 par les participants**
 - Envoi d'un cahier d'avis à compléter pour enrichir la seconde partie du livret 3
 - Avis sollicité sur :
 - Avis sollicité sur :
 - Votre point de vue sur la saturation actuelle du réseau ferroviaire et PACA
 - Votre point de vue sur l'évolution prévisible de la saturation ferroviaire du réseau PACA pour les 15 prochaines années

- Votre point de vue sur les différentes réponses ferroviaires proposées par SNCF Réseau
- + Les différentes contributions seront reprises in extenso dans le livret dès lors qu'elles respectent en longueur le canevas prévu. A défaut elles pourront être diffusées sur le site internet.
- + Date limite de retour des cahiers d'avis : 29 juillet 2016

Diffusion :

Invités à l'atelier saturation ferroviaire n°3 du 4 juillet 2016

Equipe projet

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

