

LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN



REUNION PUBLIQUE DE CLOTURE DE LA CONCERTATION Alpes-Maritimes Nice

16 octobre 2019

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



SOMMAIRE

1. RAPPEL DU PROJET ET DE SES OBJECTIFS

- + Le projet présenté à la concertation dans les Alpes-Maritimes
- + Les bénéficiaires

2. LES RETOURS DE LA CONCERTATION JUSQU'AU 14/10/2019

- + La participation
- + Les avis sur le projet dans son ensemble
- + Les avis au-delà du périmètre du projet
- + Les avis sur le secteur de Nice
- + Les avis sur le secteur Cannes - Antibes

3. SUITES

4. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

5. INTERVENTION DU GARANT

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

16/10/2019



Présentation des intervenants

■ Animateur

- Stéphane SAINT-PIERRE

■ Intervenants

- Marie BENASSAYAG - Vice Présidente du Département des Alpes-Maritimes
- Philippe QUEVREMONT - Garant de la concertation CNDP

■ SNCF Réseau

- Jean-Marc ILLES - Directeur régional adjoint - Chef de mission LNPCA
- Nicolas GUYOT - Directeur des études LNPCA
- Roland LEGRAND - Responsable Gares
- Bernard COUVERT - AMO SNCF Réseau



Philippe Quévremont

Garant de la concertation - CNDP

- Le garant veille à l'information et la participation du public
- Il est indépendant du maître d'ouvrage
- Priorité à la participation du public dans les réunions et par internet
- 30 minutes pour la présentation des retours de la concertation par SNCF Réseau
- Pour vos interventions, courtoisie, brièveté et respect des personnes → **vous devez chercher à convaincre**

1. RAPPEL DU PROJET ET DE SES OBJECTIFS

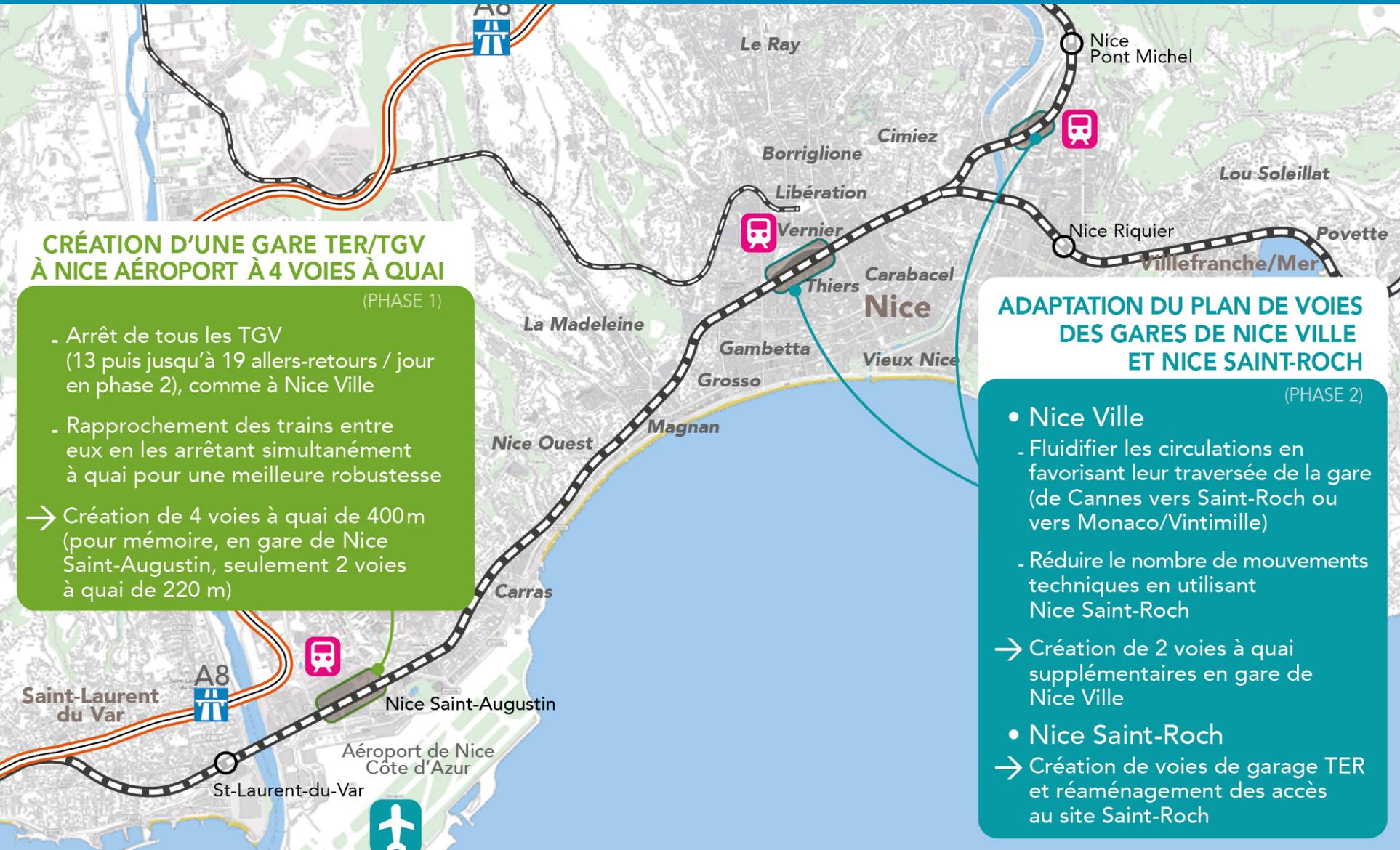
- + Le projet dans les Alpes-Maritimes
- + Les bénéfices

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :

16/10/2019



Le projet présenté sur le secteur de Nice



CRÉATION D'UNE GARE TER/TGV À NICE AÉROPORT À 4 VOIES À QUAIS

(PHASE 1)

- Arrêt de tous les TGV (13 puis jusqu'à 19 allers-retours / jour en phase 2), comme à Nice Ville
- Rapprochement des trains entre eux en les arrêtant simultanément à quai pour une meilleure robustesse

→ Création de 4 voies à quai de 400 m (pour mémoire, en gare de Nice Saint-Augustin, seulement 2 voies à quai de 220 m)

ADAPTATION DU PLAN DE VOIES DES GARES DE NICE VILLE ET NICE SAINT-ROCH

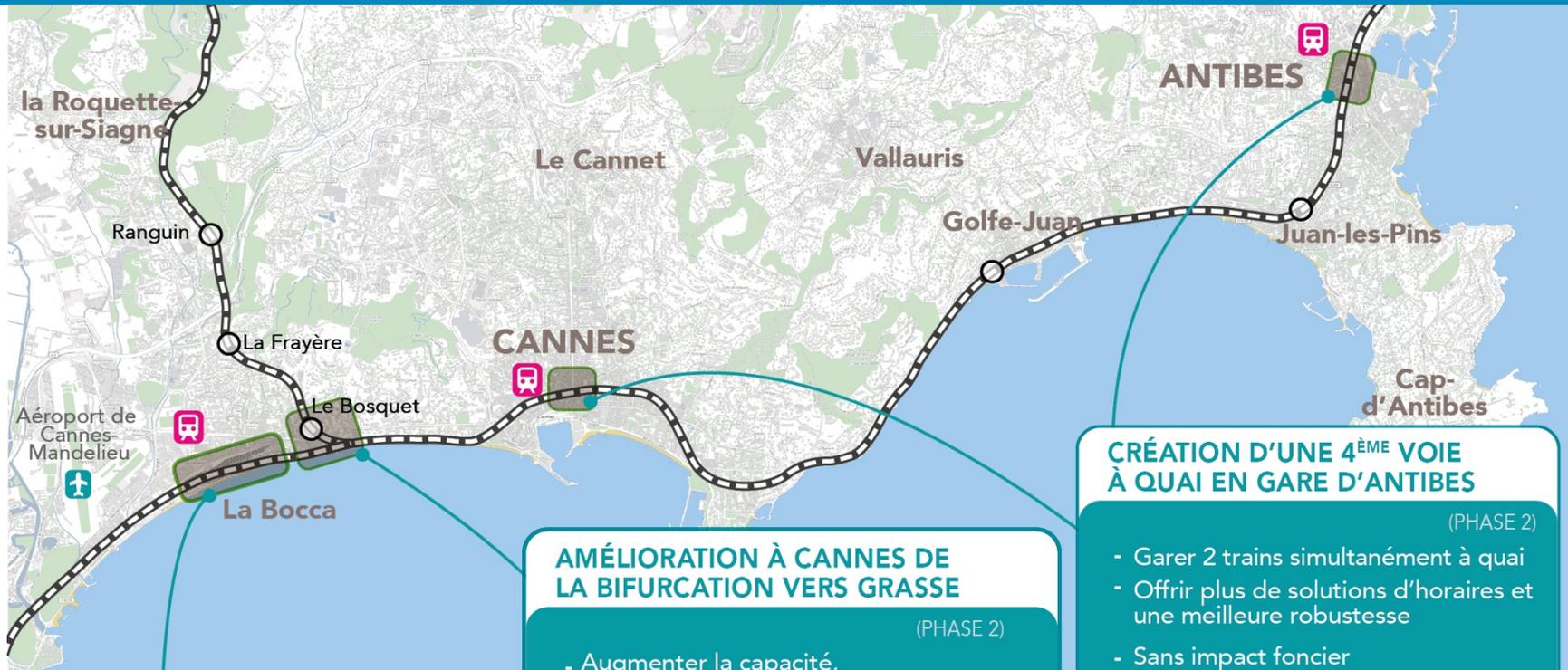
(PHASE 2)

- Nice Ville
 - Fluidifier les circulations en favorisant leur traversée de la gare (de Cannes vers Saint-Roch ou vers Monaco/Vintimille)
 - Réduire le nombre de mouvements techniques en utilisant Nice Saint-Roch

→ Création de 2 voies à quai supplémentaires en gare de Nice Ville

- Nice Saint-Roch
 - Création de voies de garage TER et réaménagement des accès au site Saint-Roch

Le projet présenté sur le secteur de Cannes-Antibes



CRÉATION D'UNE GARE TER À CANNES MARCHANDISES

(PHASE 2)

- Permettre la navette TER Cannes-Nice-Monaco-Menton
- Création de voies dédiées pour les origines et terminus des navettes TER vers Menton
- Suppression de la halte existante à Cannes-la-Bocca

AMÉLIORATION À CANNES DE LA BIFURCATION VERS GRASSE

(PHASE 2)

- Augmenter la capacité,
- Offrir plus de solutions d'horaires et une meilleure robustesse
 - en supprimant les croisements à plat de trains
- Création d'un croisement dénivelé
- en permettant le croisement des trains de Cannes-Grasse entre les gares du Bosquet et de Cannes Centre
- Doublement de la ligne Cannes-Grasse entre la gare du Bosquet et la ligne Marseille-Vintimille

CRÉATION D'UNE 4^{ÈME} VOIE À QUAI EN GARE D'ANTIBES

(PHASE 2)

- Garer 2 trains simultanément à quai
- Offrir plus de solutions d'horaires et une meilleure robustesse
- Sans impact foncier

CRÉATION D'UNE VOIE SUPPLÉMENTAIRE À QUAI EN GARE DE CANNES CENTRE

(PHASE 2)

- Garer 2 trains simultanément à quai
- Offrir plus de solutions d'horaires et une meilleure robustesse
- Sans impact foncier significatif

Les phases 1 & 2 : mettre en place une navette fréquente et cadencée entre Cannes, Grasse et Menton

Les objectifs fonctionnels de cette navette ont été définis en collaboration avec les partenaires azuréens du projet sous l'impulsion de l'autorité organisatrice des transports régionale

+ de régularité

- **Amélioration de la fiabilité et fluidité des circulations grâce à :**
 - Des voies dénivelées et doublées à la bifurcation de Grasse
 - Des voies supplémentaires en gares de Cannes Marchandises, Antibes et Cannes Centre
 - 4 voies à Nice Aéroport
- **Amélioration du stationnement des trains sur les sites de Nice Saint-Roch et Cannes La Bocca**

Navette cadencée et fréquente

- 6 TER par heure et par sens en heure de pointe en moyenne entre Cannes et Menton (3 à 4 aujourd'hui)
- 2 TER par heure et par sens entre Grasse et Menton
- Suppression des correspondances
- De 2 à 3 trains rapides par heure et par sens entre Marseille et Nice (1 à 2 aujourd'hui)
- Arrêt de tous les TGV à la gare de Nice Aéroport
- Création d'une gare terminus à Cannes Marchandises en déplaçant la halte de La Bocca, en cohérence avec le projet urbain

2. LES RETOURS DE LA CONCERTATION

- + Le dispositif de concertation
- + La participation
- + Les avis sur le projet
- + Les avis sur les transports
- + Les avis sur le secteur de Nice
- + Les avis sur le secteur Cannes - Antibes

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :

16/10/2019



Le dispositif de concertation avec le public

Dispositif sur le nœud ferroviaire azuréen

Réunion publique d'ouverture	<ul style="list-style-type: none">• 18 juin 2019 à Nice
Ateliers à destination des riverains	<ul style="list-style-type: none">• 26 juin : Cannes – Grasse bifurcation• 27 juin : Cannes – Bocca• 2 juillet : Nice Aéroport• 8 octobre : SID - Cannes
Permanences à destination des riverains	<ul style="list-style-type: none">• 24 juin, 10 & 11 juillet : Nice Aéroport, Nice Ville, St Roch• 27, 28 juin et 10 juillet : Cannes centre, Bocca, bifurcation Cannes-Grasse• 11 juillet : Antibes
Réunions publiques locales	<ul style="list-style-type: none">• 10 septembre 2019 : Nice• 24 septembre 2019 à 19h : Cannes
Ateliers thématiques	<ul style="list-style-type: none">• 27 septembre 2019 à 18h : <i>Environnement Développement Durable</i>• 2 octobre 2019 à 18h : <i>Socio-économie</i>• 3 octobre 2019 à 18h : Saturation ferroviaire
Réunion publique de clôture	<ul style="list-style-type: none">• 16 octobre 2019 à 19h - Palais Préfectoral à Nice

Retours sur la participation présenteielle au 14/10/2019 (hors réunions de clôture)

	1476 participants en présentiel			
	A-M	BdR	Var	Région
Réunions publiques	212	330	230	
Autres réunions (demandées par les élus locaux ou associations)	170	176		
Ateliers riverains	31	163*	50	
Permanences	25	30	27	
Ateliers thématiques				32
Total	438	699	307	32

Retours sur la participation en ligne au 15/10/2019

	210 participations à distance*				
	A-M	BdR	Var	Non localisées	Total
Questions	21	18	24	2	65
Avis	80	22	25	6	133
Contributions	2	5	5	-	12
Total	103	45	54	8	210

* Web, twitter, courrier papier, email

Nota : les registres étant sur les lieux d'exposition jusqu'au 18/10, ils ne sont pas encore pris en considération

Expressions sur le projet dans son ensemble (1/2)

De nombreuses expressions portant sur le projet dans son ensemble

- Des expressions très positives sur la **priorité donnée aux transports du quotidien** pour offrir des alternatives à la voiture et à la congestion routière
- Un intérêt fort pour les phases 1 et 2 du projet compte tenu des perspectives **d'augmentation des TER et d'amélioration de la régularité à court et moyens termes**
- Une **demande d'approfondissement de la concertation** en 2020 notamment dans les domaines suivants
 - Intermodalité et insertion urbaine avec les Métropoles
 - Accès routier avec les gestionnaires de voiries
 - Nuisances sonores, visuelles etc. sur les opérations qui auront été retenues par la décision ministérielle pour l'enquête publique

Expressions sur le projet dans son ensemble (2/2)

De nombreuses expressions contrastées sur les phases 3 et 4

- **Sur l'opportunité de tronçons de ligne nouvelle entre Marseille et Nice**
 - Avis favorables à la réalisation d'une ligne nouvelle pour réduire les temps de parcours et favoriser le report modal
 - Intérêt pour la réalisation d'une ligne nouvelle depuis Aix, le long de l'A8 pour mutualiser les nuisances
 - Avis défavorables au projet LNPCA compte tenu de ses coûts et ses impacts trop importants
- **Dans les Alpes-Maritimes**
 - Des partisans d'une accélération de leur réalisation, en particulier pour la section de ligne nouvelle Le Muy - Cannes
 - Des demandes de réassurance sur le passage en souterrain de la section de ligne nouvelle entre Cannes et Nice via Sophia-Antipolis

Expressions au-delà du périmètre ou du programme fonctionnel du projet

Une amélioration de la qualité des services ferroviaires jugée prioritaire

- Trains bondés
- Retards et suppressions trop nombreux
- Insécurité
- Accessibilité PMR
- Etat des gares (propreté, confort)

Une demande d'amélioration des dessertes de :

- Monaco
- Saint-Raphaël - Fréjus

Demande par certaines associations de changement des objectifs du projet à travers des services différents, en créant des correspondances et des nouvelles missions autonomes entre Cannes et Grasse ou à l'inverse en raccordant les Chemins de Fer de Provence à la gare de Nice Aéroport

Expressions sur le projet sur le secteur de Nice

Nice Aéroport

- Accessibilité tous modes à bien prendre en compte
- Demandes d'études de mobilité et de trafic
- Demandes d'accès aux quais depuis le tramway à l'est du pont-rail
- Demande de prise en compte des impacts géologiques et hydrauliques
- Demande de confirmation qu'un espace suffisant est prévu pour créer, dans une phase ultérieure, 2 voies à quai supplémentaires
- Questions sur l'articulation / coordination des projets de déplacement de la halte TER de Saint-Augustin et de création de la gare TER / TGV de Nice Aéroport
- Avis sur l'utilité, à terme, d'une 3^{ème} voie entre Nice Aéroport et Nice Ville

Nice Ville

- Modalités de dissociation des flux
- Demande de prolongement de la passerelle au nord (liaison ville-ville)

Expressions sur le secteur de Cannes-Antibes

Sur l'ensemble du secteur de Cannes-Antibes

- **Le bruit actuel est perçu comme problématique :**
 - Chocs au niveau des joints à l'évitement du Bosquet
 - Passages sur des appareils de voie au Bosquet et à Cannes
Marchandises...
- **Inquiétudes sur le risque d'aggravation du bruit lié à l'augmentation du trafic ferroviaire**
- **Demande d'accélération de la réalisation des aménagements de phase 2 par de nombreuses personnes**

Expressions sur le secteur de Cannes - Antibes

4^{èmes} voies en gares d'Antibes et de Cannes Centre

- Importance de ces 4^{ème} voies afin de permettre le dépassement des trains en gare
- Remise en cause de l'utilité des 4^{ème} voies dès lors que la ligne nouvelle serait réalisée (réaliser la ligne nouvelle en priorité)

4^{ème} voie en gare d'Antibes

- Demande d'amélioration des connexions entre la gare et le pôle d'échanges d'Antibes avec des accès directs aux quais depuis la passerelle urbaine
- Demande de réfection de cette passerelle avant 2033
- Concertation jugée insuffisante sur ce site

Expressions sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse (1/3)

Une inquiétude exprimée et des questions posées par de nombreux riverains quant à l'impact des aménagements proposés

- Les nuisances sonores et visuelles : demandes de précisions sur les protections prévues par SNCF Réseau / problématique de la perte de la vue mer si des murs anti-bruit étaient installés
- Les impacts fonciers : emprises du projet
- Les impacts sur les pins et les espaces verts
- Les risques liés au rapprochement des installations électriques des habitations
- Les risques hydrauliques, notamment le rétablissement des traversées
- La durée des travaux et leurs impacts
- Le retour à une solution aérienne si les solutions en terrier présentaient une non faisabilité technique

Expressions sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse (1/3)

Une inquiétude exprimée et des questions posées par de nombreux riverains quant à l'impact des aménagements proposés

- Les vibrations au niveau des sections de voies en souterrain
- Les conditions de rétablissement du boulevard de la Mer, pendant les travaux et en phase définitive
- Les accès aux copropriétés si le boulevard de la Mer était piétonnisé
- Les emprises des aménagements et le positionnement des entrées/sorties de tunnel

Plusieurs avis en faveur de la variante « voie Marseille - Vintimille en terrier »

Expressions sur la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse (3/3)

Des propositions formulées :

- Transformer la gare de La Bocca en terminus et éventuellement convertir la ligne Cannes-Grasse en tram-train ou tramway
- Prolonger la section enterrée au moins jusqu'au boulevard Leader
- Faire circuler des rames plus modernes et donc moins bruyantes
- Etendre les protections acoustiques aux toits et portes des bâtiments
- Modifier la méthode de calcul du bruit, en considérant non pas le bruit moyen sur la journée mais le bruit en pointe, au moment du passage des trains

Expressions sur la gare TER de La Bocca à Cannes Marchandises

Une majorité d'avis favorables à la variante SICASIL, perçue comme :

- Cohérente avec les phases ultérieures du projet et avec le PLU en vigueur (gare au centre du nouveau quartier, en lien avec les futurs logements, l'université, la Cité des Entreprises et le Multiplex...)
- Accessible, depuis le centre-ville, Thalès, Pégomas ou le bord de mer
- Propice à l'intermodalité nord-sud et à la création de parkings

Quelques avis défavorables au déplacement de la gare de La Bocca

- Gare existante considérée par certains comme bien située
- Déplacement inutile tant qu'une ligne TGV (avec la gare TGV) n'est pas construite

Peu d'avis favorables à la variante Pierre Sémard

- A proximité du cœur de La Bocca, ses commerces et ses arrêts de bus
- Quelques riverains inquiets de la proximité de la gare SICASIL

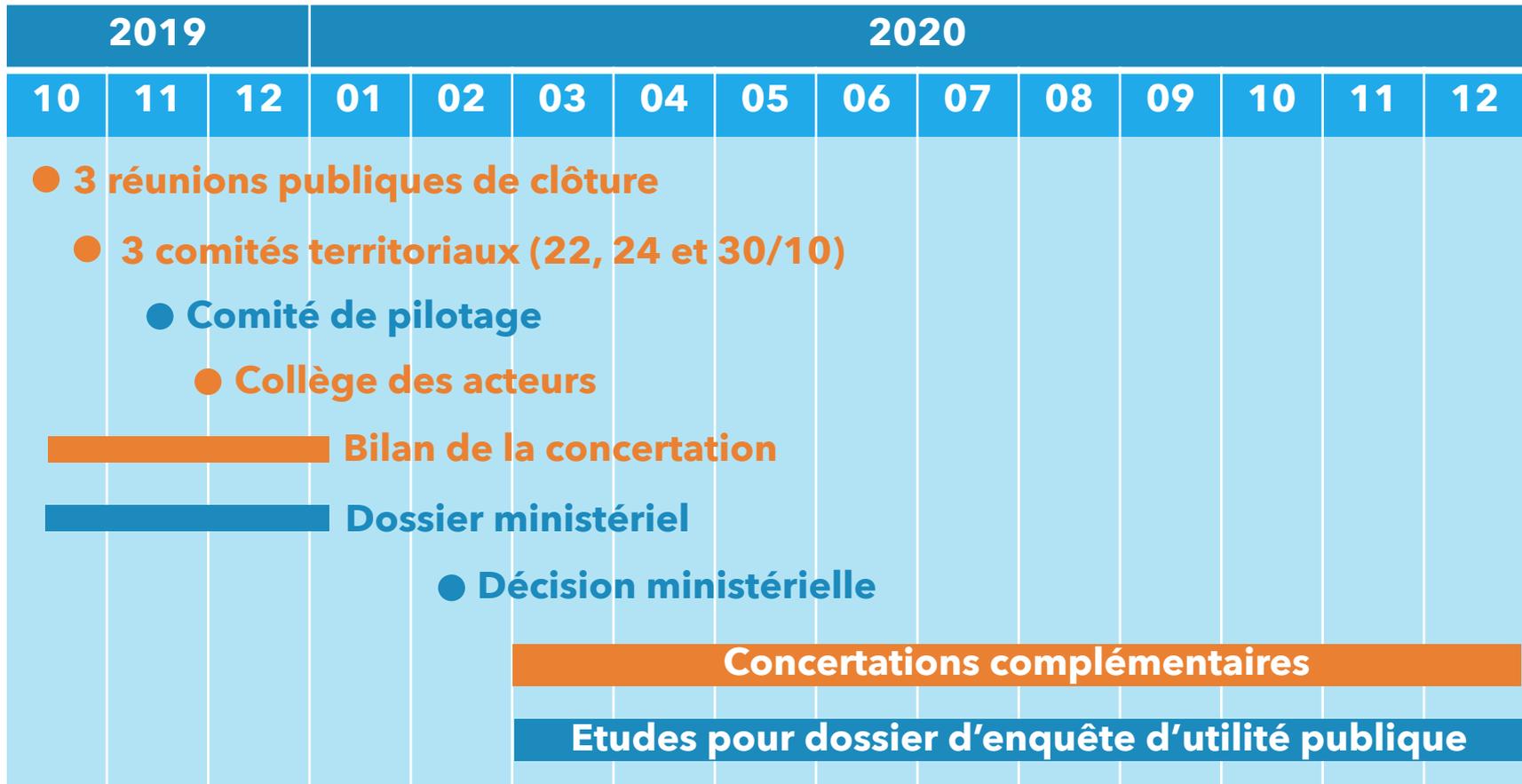
3. LES SUITES

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :

16/10/2019



Le processus décisionnel et de concertation



→ Enquête d'utilité publique : mi 2021

La poursuite de la concertation

- **Poursuite de la concertation continue en 2020 et au-delà**
- **Sur des thématiques spécifiques**
 - L'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux
 - Le bruit
 - L'insertion urbaine et paysagère

4. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :

16/10/2019



Règles pour les échanges

- Respect
- Ecoute
- Pas de jugement
- Bienveillance
- Les échanges sont enregistrés - verbatim
- Des photographies peuvent être prises
- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis



Echanges avec les participants

Vos questions ?

Vos contributions ?



- Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur
- Attendez le micro pour parler
- Présentez-vous

5. INTERVENTION DU GARANT

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :

16/10/2019



MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :

16/10/2019

