

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

ATELIER DESATURATION

SYNTHESE

VERSION ## DU 4 OCTOBRE 2019

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



DATE ET LIEU

03/10/2019	Hôtel Campanile – Promenade des Anglais - Nice
------------	--

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 22 personnes**EN TRIBUNE**

Nicolas GUYOT	SNCF Réseau – Directeur des études LNPCA
Alexis ROTSETIS	SNCF Réseau – Responsable exploitation LNPCA

Après la présentation des intervenants, Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, désigné par la *Commission Nationale du Débat Public* (CNDP) et indépendant du maître d'ouvrage, explique qu'il veille à la bonne information et participation du public.

L'atelier s'est déroulé en 4 temps :

- Expression des attentes des participants vis-à-vis de l'atelier ;
- Présentations, par SNCF Réseau,
 - o de l'historique du projet et de ses évolutions ;
 - o des spécificités d'exploitation du mode ferroviaire;
 - o des solutions possibles et des aménagements d'infrastructures proposés, à savoir :
 - L'ERTMS
 - La dénivellation des bifurcations
 - Le doublement de voie unique
 - La spécialisation des voies : les blocs en gare
 - Le positionnement des remisages
 - L'alternat en gare
 - Les voies centrales terminus/origine

Des échanges avec le public ont ponctué chacune de ces présentations.

Le support de présentation et le verbatim de l'atelier sont disponibles sur le site internet à l'adresse suivante : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>

Ces documents reprennent les éléments proposés en séance par le maître d'ouvrage, notamment en réponse aux interventions, demandes et interrogations du public qui sont consignées dans le présent compte rendu.

ATTENTES DES PARTICIPANTS VIS-A-VIS DE L'ATELIER

Plusieurs participants se sont étonnés du **changement d'appellation de l'atelier « Désaturation ferroviaire »**, initialement intitulé Atelier saturation ferroviaire et ont confirmé souhaiter connaître les solutions permettant de désaturer le système ferroviaire.

En ce sens, des participants ont demandé si une nouvelle ligne ferroviaire n'était pas en soi une solution de désaturation, ce qu'il était possible de faire sur la ligne existante avant de devoir créer une nouvelle ligne et quelles étaient les limites des aménagements des phases 1 et 2.

Les autres attentes exprimées par les participants ont porté sur :

- La présentation des options envisageables pour parvenir à la mise en place d'un véritable RER sur la Côte d'Azur (lignes Cannes-Grasse et ligne littorale) ;
- L'explication des différences entre les alternats en gare et les voies originaires / terminus ;
- La présentation des possibilités de déplacement des trains en ligne ;
- Les modalités de prise en compte, par SNCF Réseau, dans l'élaboration de ses projets, des perspectives d'évolution des territoires ;
- L'explication des différences de capacité entre lignes homogènes et lignes hétérogènes ;
- Les possibilités de réception de trains supplémentaires que pourrait offrir la création de quais plus longs ;
- La présentation des solutions d'exploitation (hors infrastructure) qui permettraient d'améliorer la capacité, telles que le temps d'arrêt en gare par exemple.

Un participant a souligné que l'offre de trains pouvait être de nature à créer la demande ferroviaire et a souhaité savoir si SNCF Réseau était force de proposition auprès des institutionnels.

CONTENU DES ECHANGES SUR LES DIFFERENTES SOLUTIONS DE DESATURATION FERROVIAIRE

Concernant l'**ERTMS**, les participants ont souhaité savoir :

- A quelle échéance et par qui le déploiement de l'ERTMS serait considéré comme irrévocable ;
- Si les lignes italiennes étaient équipées de cette technologie européenne ;
- Si le fait que la ligne Cannes-Grasse ait été rouverte récemment était une condition propice à un déploiement accéléré de l'ERTMS sur celle-ci ;
- Quels types de matériels seraient équipés ;
- S'il était prévu que l'équipement des matériels roulant soit réalisé sur le site de Cannes marchandises ;
- Pourquoi l'ERTMS permettrait de réaliser les 4èmes voies de Cannes centre et d'Antibes dans les emprises ferroviaires existantes
- Si les essais de l'ERTMS, envisagés sur la ligne Cannes-Grasse, impliqueraient sa fermeture.

Un participant a souligné que le principal problème de la ligne Cannes-Grasse résidait dans son raccordement sur la ligne Marseille – Vintimille.

Concernant les **dénivellations**, des participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur l'intérêt que pourrait présenter un terminus de la ligne Cannes-Grasse à La Bocca, afin de ne pas avoir à réaliser l'aménagement de la dénivellation et afin de pouvoir augmenter les dessertes sur les lignes Cannes – Grasse et Marseille – Vintimille, indépendamment l'une de l'autre.

D'autres participants se sont, à l'inverse, déclarés favorables à la réalisation de l'aménagement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse, indiquant qu'une correspondance à La Bocca serait de nature à réduire l'attractivité du ferroviaire pour les usagers de la ligne Cannes-Grasse et que les 3,7 millions de passagers annuels de cette ligne justifiaient l'investissement de 90 M€.

Un participant a fait part de son soutien à la réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, dénivellation « puissance 4 ».

Concernant les **doubléments de voie unique**, les participants ont souhaité :

- comprendre pourquoi il n'était pas possible d'augmenter le nombre de trains sur une ligne à voie unique ;
- savoir quels seraient les éventuels bénéfices, notamment pour les circulations fret, d'un prolongement de la 4^{ème} voie à quai en gare d'Antibes, entre Antibes et Cagnes-sur-Mer et si la création d'une halte à La Fontonne pourrait être considérée comme une opportunité ;
- si une 3^{ème} voie entre les Playes et La Seyne-sur-Mer permettrait de disposer d'une zone de dépassement pour les trains rapides, afin de pouvoir augmenter leur fréquence.

Concernant les **alternats en gare**, un participant a souhaité savoir :

- s'il était opportun de créer des quais de 450 mètres pour pouvoir accueillir 2 TER sur une même voie ;
- quels étaient les types d'aménagements prévus à Cannes Marchandises (alternats en gare et voies origine / terminus).

Concernant les **voies origine / terminus**, les participants ont demandé :

- comment il était prévu que les voies soient organisées sur le site de Cannes-Marchandises
- pour quelles raisons il n'était pas prévu, en gare d'Ollioules, un alternat en plus de l'origine / terminus et, si tel avait été le cas, quel en aurait été le surcoût
- si le quai nord dans la variante SICASIL était prévu pour être allongé à 400 mètres

Les solutions de **spécialisation des voies en gare et de positionnement des remisages** n'ont pas suscité d'intervention des participants.

CONCLUSIONS DES PARTICIPANTS

Pour conclure l'atelier, les participants ont demandé :

- si les 447M€ « économisés » entre le coût total des aménagements prévus pour les phases 1 et 2 et l'enveloppe fixée par le COI pouvaient être réinjectés au service d'un projet plus ambitieux ;
- si les 100 M€ économisés en ne réalisant pas l'aménagement de la bifurcation de la ligne Cannes-Grasse pourraient être réinjectés pour doubler la ligne afin de pouvoir y augmenter la fréquence des circulations ;
- quels seraient les bénéfices apportés par la réalisation de la phase 3, en terme de nombre de trains.

Un participant a mis en avant le fait que les contraintes d'exploitation du ferroviaire n'étaient pas connues du grand public et que, si une LGV avait été réalisée il y a 20 ans, les discussions ne porteraient pas sur ces sujets de désaturation.