

## Compte-rendu d'entretien par visioconférence du 6 janvier 2022 dans le cadre de l'enquête publique LNPCA

Participants :

- **Louis NEGRE**, Maire de Cagnes-sur-Mer, Président délégué de la Métropole Nice Côte-d'Azur (MNCA), Président du Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART), membre du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)
- **Christophe BARBOSA**, MNCA
- **Guy LE BRAS**, GART
- **Maurice COURT**, Président de la Commission d'Enquête sur la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (phases 1 & 2)
- **Léonard LOMBARDO**, Commissaire enquêteur **coordonnateur 06**
- **Paul Denis SOLAL**, Commissaire enquêteur

Entretien réalisé le 6 janvier 2022, par visioconférence.

Introduction de **Maurice COURT**, concernant le périmètre du projet, l'objectif de l'enquête **publique conduite par 19 commissaires enquêteurs**, **l'organisation territoriale avec un coordonnateur par département** et la communication **importante** prévue **autour de la ligne LNPCA**. Monsieur COURT passe ensuite la parole à Monsieur NEGRE.

**Louis NEGRE** : il s'agit d'un projet très ancien qui a nécessité optimisme et obstination pour avancer. Après la prise en compte de différentes options, le consensus s'est finalement porté sur un tracé reliant les trois métropoles, Marseille, Toulon, et Nice.

Le COI a fait le choix de « *desservir les gens au quotidien* », dans un contexte de stratégie « *tout TGV* » où le reste du réseau ferré français est généralement assez ancien, voire dégradé. Le constat est que les investissements actuellement dévolus aux infrastructures ferrées classiques, hors TGV, sont insuffisants.

Les conséquences sont la lenteur des convois, et les retards ou annulations de certaines liaisons. Exemple : 40 km/h sur la ligne de la Roya. Ces caractéristiques sont dissuasives pour les usagers et donc ne permettent pas de lutter efficacement contre le réchauffement climatique.

La LNPCA qui a été l'objet de l'unanimité des décideurs politiques des Alpes Maritimes réunis en 2018, participera à l'intégration du sillon méditerranéen Espagne-Italie au réseau ferré européen. C'est un projet d'intérêt général qui hissera ce réseau au standard de vitesse européen de 160kmh, **décision ministérielle prise en décembre 2021 avec un phasage intermédiaire prévu en 2040**

Toutefois, le système de signalisation ERTMS (European Rail Tracks Management System) est un pré-requis au déploiement de la LNPCA. La France est un des derniers pays européen à ne pas l'avoir adopté. **Le ministre des transports a donné son feu vert pour sa mise en oeuvre, avec un déploiement prioritaire sur la Côte d'Azur**

Monsieur NEGRE est optimiste sur l'engagement de financement européen, à hauteur de 20%, qui s'inscrit dans le *Green Deal* de Bruxelles.

**MC** : quels obstacles voyez-vous à ce projet ?

**LN** : il existe aujourd'hui une réactivité à tous les projets ; **La communication avec le public est un facteur clé pour l'acceptabilité des projets qui peut aussi bien** se manifester par des propositions constructives qui aident à progresser que par des interventions motivées par des intérêts purement individuels. . En l'absence de convergence, il faut naturellement privilégier l'intérêt général.

**MC** : nous envisageons d'organiser des réunions publiques si nécessaire.

**LN** : personnellement, j'ai annulé toutes les manifestations publiques en janvier, constatant que le pass et les gestes barrières ne protègent pas suffisamment. Néanmoins, si les conditions sanitaires le permettent, pourquoi pas une réunion par département, que je serais prêt à accueillir à Cagnes-sur-Mer.

**Léonard LOMBARDO** souhaite évoquer 2 sujets : 1/ le développement du fret ferroviaire en liaison avec la qualité de l'air, 2/ la position de la Métropole(MNCA) sur le projet.

**LN** : fera transmettre la/les délibération/s métropolitaine/s sur le projet.

Concernant le fret, la stratégie a été relativement fluctuante au cours des années passées. Aujourd'hui, la part du fret ferroviaire est en France de 9% à comparer avec l'objectif visé de 18%.

Il existe aussi une solution alternative : les « *autoroutes de la mer* ».

La mise en œuvre d'une stratégie cohérente passe peut-être par une vignette européenne, applicable aussi bien aux véhicules particuliers qu'au transport routier, afin d'améliorer le report modal vers le fer.

En conclusion, **Monsieur NEGRE** se déclare favorable au projet LNPCA et propose son aide si elle peut être utile.