

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

COLLEGE DES ACTEURS
21 MARS 2019

COMPTE-RENDU

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



DATE ET LIEU

21/3/2019	Marseille
-----------	-----------

AUTEUR

Jean-Marc ILLES	Directeur de la mission LN PCA
-----------------	--------------------------------

PARTICIPANTS

Voir liste d'émargement annexée	
---------------------------------	--

DIFFUSION

DOCUMENTS JOINTS

Participants + membres du COLAC	Support de présentation
---------------------------------	-------------------------

1. Ordre du jour

1. Les évolutions du projet depuis 2017
2. La décision ministérielle du 4 mars 2019
3. La présentation du projet de dispositif d'information et de participation du public
4. Calendrier de la concertation 2019
5. La vision du garant de la concertation, Philippe Quevremont (CNDP)
6. Recueil des contributions des participants du COLAC sur le dispositif de concertation présenté

Le support de présentation est joint à la présente synthèse.

2. Échanges avec les participants

M BEAUJEU – ADS Sanary

- Question sur l'ERTMS : est-ce que c'est l'ERTMS 1 ou l'ERTMS 2 qui sera déployé entre Cannes et Nice ?
- Quel est le rapport avec la TVM 430 ?
- Qu'en est-il de l'ERTMS niveau 3 ? Est-ce qu'il permettrait de disposer d'une capacité de 19 sillons / h ?

SNCF R – JM ILLES

- C'est l'ERTMS de niveau 2 qui sera déployé
- La TVM 430 est le système français sur LGV tandis que l'ERTMS est un système européen
- L'ERTMS permettra d'améliorer la robustesse du réseau mais pas d'augmenter la capacité
- Le niveau 3 n'est pas encore au point car la capacité de 19 sillons horaire ne reste que théorique, même à l'étranger

M MALASPINA – FNAUT

- L'ERTMS niveau 2 permet-il d'augmenter la capacité de lignes hétérogènes du point de vue du trafic ?

SNCF R – JM ILLES

- Cela est possible s'il y a d'autres aménagements, notamment des infrastructures

M LEROY – Toulon Avenir

- L'ERTMS est-il bien un nouveau système pour diminuer l'espacement entre les trains ?

SNCF R – JM ILLES

- Oui

Association des amis du rail azuréen

- Pouvez-vous en dire plus sur le financement de l'ERTMS ?
- La SNCF financera-t-elle seulement les infrastructures ou aussi le matériel roulant et à quelle échéance ?

SNCF R – JM ILLES

- Il sera financé à 90% par SNCF Réseau et par le projet de Plan Etat-Région pour la partie infrastructure
- Les échéances sont 2025 et 2032
- Le financement des rames est à réaliser par l'AOM qui affrète les trains

Michel LIEUTAUD – STOP LGV SANARY

- Le projet ERTMS 2 est-il financé par la LNPCA ?

SNCF R – JM ILLES

- Non il est financé par SNCF Réseau au niveau de l'équipement du réseau
- L'équipement des rames revient à l'autorité organisatrice des mobilités

Mme CHEVRET - STOP NUISANCES CUERS

- Sur le site du Sénat, il y a une audition de la Commission de financement des infrastructures qui explique que l'ERTMS n'a pas été déployé en France en raison de la réticence de la SNCF de voir des trains étrangers emprunter les voies du réseau ferré français
- Qu'est-ce que l'ERTMS tranche 1 ?

SNCF R – JM ILLES

- L'ERTMS tranche 1 concerne le déploiement de cette technologie sur ligne classique entre Cannes et Nice/Vintimille ?
- C'est la première ligne classique (hors LGV) qui sera équipée en France

M MALASPINA - FNAUT TOULON

- En ce qui concerne les navettes ferroviaires toulonnaises : la troisième voie fait-elle partie du projet ? Est-elle abandonnée ?
- S'il n'y a pas de 3^{ème} voie à Toulon, est-ce qu'il peut quand même y avoir de navettes ferroviaires ?

SNCF R – JM ILLES

- Il est possible de réaliser les navettes toulonnaises avec 4 TER / h en couplant :
 - Des aménagements dans les gares (notamment les gares Origines – Terminus)
 - L'ERTMS tranche 2

Mme CHEVRET - STOP NUISANCES CUERS

- A quel horizon le déploiement de l'ERTMS tranche 2 est-il prévu ?

SNCF R – JM ILLES

- Ce déploiement est actuellement prévu à l'horizon 2026 - 2027

REMI QUINTON – MNLE 06

- La 4^{ème} voie à Antibes est-elle une option du projet ?
- Sur Marseille, il y avait un tunnel et des voies supplémentaires sur le réseau aux entrées et sorties. Pourquoi ont-elles disparu du projet ? Font-elles partie des aménagements à l'étude ? Ces voies supplémentaires sont-elles nécessaires ?

SNCF R – JM ILLES

- Ces éléments font actuellement l'objet d'études qui permettront de confirmer (ou non) leur nécessité

M. LEROY - TOULON AVENIR

- La bifurcation à la Pauline sera-t-elle réalisée avec un dénivellement ou à plat ?
- Qu'appelle-t-on « adaptation de la gare de la Pauline » ?

SNCF R – JM ILLES

- Le traitement de la dénivellation de la Pauline est en cours d'étude
- Les aménagements en gare de la Pauline sont également en cours d'étude
- Au terme de ces études, les aménagements seront présentés au public dans le cadre de la concertation

M BEAUJEU – ADS Sanary

- Vous parlez de la création de voies en gare d'Ollioules mais la place pour les créer n'existe pas
- Le gare de Bandol peut être envisagée autant que celle d'Ollioules
- Il est possible de faire cet aménagement dans la gare de Bandol
- Le secteur de la gare d'Ollioules est inondable

SNCF R – JM ILLES

- Ces questions sont pointues et feront l'objet d'approfondissements lors de la phase de concertation avec le public

M HABIN – Toulon

- La halte de Sainte Musse est-elle toujours d'actualité ?

SNCF R – JM ILLES

- Oui mais c'est un autre projet dont la réalisation est indépendante de la LNPCA

Mme DESPORTES – JENNINGS – Association St Julien Roquefort à Biot

- Est-ce que l'aménagement en gare de Cannes hypothèque la possibilité de création d'une gare TGV/TER à Cannes la Bocca ?

SNCF R – JM ILLES

- Non
- Le travail engagé consiste à étudier ces aménagements en optimisant les coûts

M DAVID - CCIMP

- Quelles seront les dates des réunions publiques ?
- Est-ce que l'on aura les supports de présentation suite à la réunion ?

SNCF R – JM ILLES

- Les dates ne sont pas encore définies précisément et dépendront de la date d'obtention des résultats des études
- Oui, ces supports seront diffusés dès demain pour permettre aux participants qui le souhaitent de formuler leurs remarques sur les modalités de la concertation

Mme CHEVRET - STOP NUISANCES CUERS

- Est-il pertinent que SNCF Réseau vende du foncier sur Puget-Ville ?
- Est-ce que cela n'empêchera pas demain de réaliser des travaux ferroviaires utiles à l'aménagement des mobilités ?

SNCF R – JM ILLES

- Toutes les cessions de terrain font l'objet d'une coordination interne au sein de SNCF Réseau
- Lorsque des terrains SNCF Réseau sont cédés à des tiers c'est qu'il n'y en a plus besoin

Serge JOVER - ADEV

- Je constate que vous avez changé l'approche de la ligne nouvelle en faveur des trains de proximité, ce qui est très appréciable
- Avez-vous pensé à prolonger la 3^{ème} voie entre Antibes et Nice ?

SNCF R – JM ILLES

- Le projet a effectivement beaucoup évolué suite à la concertation de 2016 en cohérence avec la priorisation des transports du quotidien et la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille, de Nice et la Côte d'Azur et dans une moindre mesure de Toulon
- Il n'est pas prévu de prolonger la 3^{ème} voie
- La portion correspondante va faire l'objet d'améliorations pour augmenter la robustesse du réseau ferré classique sur la Côte d'Azur

Stéphane COPEY - FNE

- Sur le contenu du projet, il serait intéressant de disposer de fiches descriptives du projet de service proposé pour chacun des aménagements pour que les usagers se rendent compte
- Il convient aussi d'explicitier les incidences des aménagements sur l'environnement
- En quoi le doublement des voies et le déplacement de la halte gare d'Arenc fait-il l'objet du projet LNPCA ?
- En quoi la desserte des quartiers nord est-elle prise en compte ?
- En quoi le tunnel sera-t-il exploité en faveur des TER ?
- Les aménagements au droit de la Pauline apporteront quel niveau de service ?
- En quoi la gare de Nice Aéroport apporte-t-elle de nouveaux services ?

SNCF R – JM ILLES

- Ces questions portent sur le contenu du projet et sont très pointues
- Nous vous proposer de noter ces questions et d'apporter des éléments de réponse lors de la concertation publique qui doit débuter en juin 2019

- Ce soir il convient de faire le point sur le dispositif d'information et de participation du public

Michel LIEUTAUD – STOP LGV SANARY

- Quel est le coût des nouvelles études ?
- Le financement en est-il assuré ?

SNCF R – JM ILLES

- Il n'y a pas de surcoût
- Les études engagées en 2019 sont intégrées dans la convention de financement existante

M DAVID - CCIMP

- Quelle est la nature de la décision de la CNDP ?

CNDP – P QUEVREMONT

- La CNDP prendra acte du bilan de la concertation
- Elle pourra le cas échéant formuler des recommandations pour la suite du projet

P QUEVREMONT – Garant de la concertation - CNDP

- Le garant de la concertation est mandaté par la CNDP et il est indépendant du maître d'ouvrage
- Il formule des recommandations à l'attention du maître d'ouvrage
 - Soit le maître d'ouvrage les prend en considération
 - Soit le maître d'ouvrage ne les prend pas en considération et dans ce cas, s'il s'agit d'un point important au regard de l'information ou de la participation du public, le garant le consigne dans le rapport qu'il rédige en fin de concertation
- Pour autant le garant ne prend pas position sur le contenu du projet
- Le projet est dans une phase de relance avec des changements importants dans les orientations du projet
 - Cette phase de relance s'appuie sur une charte de la participation du public
 - Cette charte donne au COLAC une responsabilité de formuler un avis sur les projets de concertation
 - Cet avis, accompagné par le point de vue du garant, sera adressé aux membres du COPIL pour qu'ils les prennent en considération
- Le garant est attentif aux éléments suivants :
 - Le garant a demandé des mises en ligne d'informations au fil du temps mais le projet n'a pas eu une actualité importante depuis la fin de la concertation 2017

- Il est important aujourd'hui d'informer le public après près de 2 ans de pause
- Il est important d'afficher les objectifs de services que les infrastructures vont permettre d'atteindre
- En centrant l'évolution du projet sur des nœuds ferroviaires, le projet va avoir une dimension très locale :
 - Il est important que chaque réunion soit au plus près du terrain et fasse l'objet d'une mobilisation des acteurs effective
 - Il est important que SNCF Réseau réalise une information préalable notamment par les relais associatifs locaux
- Dans sa décision d'avril 2017, la CNDP a repris les recommandations du garant sur 4 points :
 - L'importance à accorder à l'évaluation socio-économique du projet
 - L'importance à accorder à la question du financement du projet, qui devra être portée à la connaissance du public avant l'enquête publique
 - La réponse à cette question sera à traiter plus tard car la décision ministérielle renvoie à plus tard l'engagement d'une mission sur le financement du projet
 - Le garant demandera à nouveau à ce que le public soit informé des questions de financement en amont de l'enquête publique, lorsque cette mission aura été nommée et aura rendu ses conclusions
 - L'importance à accorder à la question de l'environnement et notamment la prise en compte des risques
 - La saturation des nœuds ferroviaires :
 - Pourquoi est-ce que c'est saturé et qu'est-ce qui peut être fait sur les lignes classiques ?
 - Nota : le garant avait formulé une recommandation sur l'attention à porter aux solutions alternatives qui n'avait pas été formellement reprises par la CNDP

M COPEY - FNE

- Il est important d'afficher les objectifs de services et notamment les transports du quotidien
- La question du financement implique d'apprécier quel est l'équilibre socio-économique du projet et l'engagement des utilisateurs de l'infrastructure

- C'est une question compliquée car le MOA de l'infrastructure ne sera pas l'utilisateur
- Il semble indispensable de mesurer l'engagement formel de l'État et de la Région sur la création des services ferroviaires à terme :
 - Le SNCF réduit actuellement son offre de services TGV sur de nombreuses lignes en France
 - La Région vient de voter le Statut Quo de ses services ferroviaires pour les prochaines années
- Il convient donc que des engagements soient pris pour mettre en place des services ferroviaires
- Par exemple sur la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne, il n'y a pas de service ferroviaire attendu mis en place

Participant mandaté par le Collectif Sud Ste-Baume

- Les aménagements de la section Aubagne-Toulon faisaient partie de l'ancienne priorité 2
- Où en sont-ils aujourd'hui ?

SNCF R – JM ILLES

- Le COI propose de positionner ces aménagements en phase 4
- La décision ministérielle du 4 mars 2019 ne porte pas sur les phases 3 et 4
- Il conviendra donc d'attendre le vote de la LOM pour identifier ce que le gouvernement et le parlement auront décidé concernant ces aménagements

PARTICIPANT

- La mission financement portera-t-elle sur les phases 1 et 2 ou sur tout le projet ?

SNCF R – JM ILLES

- La décision ministérielle du 4 mars 2019 ne précise pas ces éléments
- Il conviendra donc d'attendre le vote de la LOM pour identifier ce que le gouvernement et le parlement auront décidé

REMI QUINTON – MNLE 06

- Les évaluations socio-économiques vont-elles porter sur les phases 1 et 2 uniquement ?
- Dans la concertation de 2016 il y avait deux options : un tunnel dans la vallée de l'Huveaune et une gare à Cannes la Bocca

- La 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune est abandonnée, qu'en est-il de la gare TGV / TER à Cannes La Bocca ?

SNCF R – JM ILLES

- Les études engagées portent uniquement sur les phases 1 et 2 et il n'y a pas d'études en cours sur les phases 3 et 4, y compris au plan socio-économique
- La 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune concerne la phase 2 sur laquelle porte la décision ministérielle
- Il n'y a pas de décision concernant la gare TGV / TER à Cannes la Bocca car c'est dans la phase 3 et

Mme CHEVRET - STOP NUISANCES CUERS

- Les études socio-économiques intégreront-elles les avantages de l'ERTMS ?

SNCF R – JM ILLES

- Oui, les études intègrent bien l'ERTMS dans les secteurs où il est déployé

Serge JOVER - ADEV

- Pourriez-vous nous donner de plus amples informations concernant les phases 1, 2, 3 et 4 ? Je note un changement par rapport à 2016 notamment concernant la boucle azurée qui devait améliorer la desserte de Sophia Antipolis. Le projet de Cannes la Bocca remplace-t-il le projet de Sophia Antipolis ? Le COI ne parle pas de la gare de Sophia Antipolis, pourquoi ?

SNCF R – JM ILLES

- Effectivement, dans son rapport remis à la ministre des transports le 2 février 2017, le COI propose de retenir la LNPCA et explicite certains aménagements composant les différentes phases
- Il ne cite pas la gare à Sophia Antipolis mais elle est a priori comptabilisée dans l'évaluation financière de la phase 3

Participant

- Des projets importants sont en cours sur Sophia Antipolis sur le site même où une gare était pressentie
- Est-ce qu'il y aura des dispositions pour préserver le foncier dans ce secteur de façon à pouvoir faire la gare à Sophia Antipolis ?

SNCF R – JM ILLES

- La décision ministérielle du 4 mars 2019 ne précise pas ces éléments
- Pour l'instant il n'y a donc pas de procédure de préservation du foncier dans ce secteur

Michel LIEUTAUD – STOP LGV SANARY

- Qu'en est-il de la mise en place de l'observatoire du foncier ?
- Il est question d'acquisitions amiables sur le site du Beausset
- A qui devons-nous nous adresser pour obtenir des informations sur cet observatoire ?

SNCF R – JM ILLES

- Il n'y a aucun acte juridique pour préserver le foncier engagé aujourd'hui sur aucun secteur géographique

Participant

- Comment allez-vous faire pour réserver du foncier sur des secteurs où la ligne pourrait passer à terme ?

SNCF R – JM ILLES

- Pour l'instant ce n'est pas à l'ordre du jour et la décision ministérielle ne mentionne rien sur ce plan

Mme CHEVRET - STOP NUISANCES CUERS

- Est-ce que la LNPCA est financée par le CPER ?

SNCF R – JM ILLES

- Les études sont financées dans le cadre du CPER
- Pour la suite du projet c'est à la mission financement de formuler des propositions pour financer les travaux, sachant que l'État prévoit de financer 50% du coût des aménagements

M HERVE – Collectif Est Var

- Les fuseaux sur les phases 3 et 4 ont-ils toujours une existence ?
- Qu'en est-il des études de financement sur les phases 3 et 4 ?

SNCF R – JM ILLES

- Il n'y a pas d'éléments nouveaux sur les phases 3 et 4 dans la récente décision ministérielle
- Il convient donc d'attendre que la LOM soit votée pour savoir ce qui y figurera concernant les phases 3 et 4

M COPEY - FNE

- Sur les phases 1 et 2, quand disposera-t-on des éléments descriptifs sur les études et services ?
- Les contributions de certains participants pourraient-elles figurer dans le dossier de concertation
- Nous avons transmis des éléments à SNCF Réseau et souhaitons qu'ils puissent faire l'objet d'une étude

SNCF R – JM ILLES

- Nous aurons des résultats des études de recalage du projet à l'horizon fin mai 2019
- Nous ne pourrons pas diffuser des informations avant

P QUEVREMONT – Garant de la concertation - CNDP

- Le point de vue d'acteurs, dès lors qu'il est étayé, peut faire l'objet d'une information y compris lors des réunions publiques
- Le MOA peut étudier différentes solutions alternatives et statuer sur leur intérêt : il est tenu présenter ce qu'il a étudié
- La charte de participation du public qui résulte des initiatives prises après le drame de SIVENS et qui a été signée par SNCF Réseau, implique que le MOA s'engage à regarder des solutions alternatives proposées par d'autres acteurs et à argumenter s'il ne les retient pas
- Cela ne précise pas le niveau de détail des investigations que le MOA est tenu de réaliser

SNCF R - Christophe KARLIN – responsable concertation au siège

- Le MOA s'engage à prendre en compte les contributions et à les étudier
- Cela implique une réponse avant l'enquête publique

Participant

- Dans le cadre du PLU, la plateforme de roulement doit être préservée pour permettre de réaliser les aménagements ferroviaires
- Ce n'est souvent pas le cas et il importe que SNCF Réseau soit vigilant pour ne pas perdre du foncier utile pour réaliser des aménagements dans les emprises ferroviaires existantes

M COPEY - FNE

- Le dispositif de concertation est très orienté grand public
- Il y a certainement par ailleurs des échanges avec des élus locaux, des acteurs socio-économiques

- Nous souhaitons disposer d'information de ces échanges
- Par ailleurs quelles dispositions prises pour l'information des usagers que ce soit en termes d'information sur la démarche de concertation et le contenu du projet et d'implication des usagers dans la concertation

SNCF R – JM ILLES

- Il y a effectivement des échanges avec les élus et des acteurs locaux
- Il n'est pas possible au MOA de rendre public ces échanges bilatéraux
- Il est effectivement prévu de mobiliser les usagers du train dans la concertation
- Des dispositions spécifiques vont être étudiées dans ce sens

M DAVID - CCIMP

- Quel est l'ordre du jour principal du prochain COPIL qui doit se réunir début avril ?

SNCF R – JM ILLES

- Le point principal est de valider le dispositif de concertation sur les aménagements des phases 1 et 2

M LEROY – Toulon Avenir

- Quels sont les membres du COPIL ?

SNCF R – JM ILLES

- Les représentants des co-financeurs

M DAVID - CCIMP

- Est-ce qu'il y a un élargissement possible du COPIL ?

SNCF R – JM ILLES

- L'élargissement du COPIL peut s'envisager à d'autres financeurs

Mme CHEVRET - STOP NUISANCES CUERS

- Dans la charte de la concertation il y avait des COTER prévus
- Je constate que vous ne prévoyez pas de réunion de nouveaux COTER
- Je souhaite qu'ils puissent être réunis à nouveau

P QUEVREMONT – Garant de la concertation - CNDP

- Les COTER font partie des instances de gouvernance et il revient au COPIL de décider s'il veut ou pas réunir les COTER

- Le garant portera cette question au COPIL
- S'ils devaient être réunis à nouveau, les COTER devraient être actualisés dans leur composition, car leur composition est ancienne et elle ne correspond plus au projet actuel

REMI QUINTON – MNLE 06

- Monsieur le garant a explicité l'importance des objectifs de services
- En 2016, sur la côte d'azur il y avait une offre de service de 13 trains / h et aujourd'hui de 8 trains/h
- La France a signé les accords de Paris et a en même temps divisé par 2 les objectifs de services
- Le programme actuel des phases 1 et 2 n'est plus en ligne avec les objectifs de décarbonation des transports

SNCF R – JM ILLES

- C'est déjà considérable d'avoir 8 trains / h sur une ligne classique à double voie avec une bonne robustesse
- C'est la LOM qui va structurer la suite du projet

M COPEY - FNE

- SNCF Réseau défini dans ses études les capacités offertes par les infrastructures en matière de transport de voyageurs (potentiel de personnes qui seraient intéressées pour monter dans les trains)
- Mais s'il n'y a pas les services ferroviaires mis en place par les AMO, les infrastructures auront été réalisées pour rien

SNCF R – JM ILLES

- Avec une ligne nouvelle, il y aura plus de capacité
- Les horizons de réalisation du projet phasé sont lointains pour certains aménagements et il est difficile de préciser tous les services ferroviaires à ces horizons

M DAVID - CCIMP

- L'objectif de desserte entre Marseille et Aubagne a-t-il dû être réduit pour permettre de supprimer la réalisation d'une 4^{ème} voie ?

SNCF R – JM ILLES

- Le phasage du projet conduit à des objectifs de service moindre sur les phases 1 et 2 que sur l'ensemble du projet

Participant

- De combien de temps le public disposera-t-il pour réagir aux présentations ?

SNCF R – JM ILLES

- La présentation du contenu du projet commencera en juin et durera jusqu'à fin juillet 2019
- Les réunions publiques auront lieu en septembre-octobre pour recueillir les contributions du public
- Cela laissera au total 3,5 mois d'information et de participation du public, en « neutralisant » la période d'août qui sera moins active et durant laquelle le MOA recueillera quand même les contributions du public

M BEAUJEU – ADS Sanary

- Quand pourra-t-on évoquer les questions des trains SEVESO, fret et ferroutage ?
- Si on veut faire transiter un trafic normal sur Nice – Toulon – Marseille pour les voyageurs, il faudra passer par une voie nouvelle

SNCF R – JM ILLES

- C'est un sujet complexe
- Il conviendra de l'aborder durant la phase de concertation

SNCF R – JM ILLES

- Les membres du COLAC ont jusqu'au jeudi 28 avril pour formuler leurs contributions sur le dispositif d'information et de participation du public

FIN DU DOCUMENT

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

