

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

AMÉNAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

RÉUNION PUBLIQUE LOCALE SECTEUR NICE,

10 SEPTEMBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 18/09/2019

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



DATE ET LIEU

| | |
|--------------------------------|-------------------|
| 10 septembre 2019, à 19 heures | Nice, Parc Phœnix |
|--------------------------------|-------------------|

INTERVENANTS

| | |
|-----------------------|---|
| Jean-Marc ILLES | Chef de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau) |
| Nicolas GUYOT | Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau) |
| Roland LEGRAND | Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau) |
| Stéphane SAINT-PIERRE | AMO Concertation (Cabinet Nicaya) |

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| LE DISPOSITIF DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC | 5 |
| LE PROJET LNPCA DANS SON ENSEMBLE | 6 |
| LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LE SECTEUR DE NICE | 9 |
| ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS | 14 |

La réunion s'ouvre à 19 heures 10.

La réunion est animée par Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil).

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre présence. Bienvenue pour cette réunion de concertation publique locale à Nice, qui concerne plus spécifiquement les aménagements qui sont prévus sur le secteur de Nice, aménagements du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur sur les phases 1 et 2.

Voici quelques éléments sur le dispositif que l'on vous propose ce soir : nous allons vous présenter très rapidement le dispositif de concertation avec le public. Puis, Jean-Marc ILLES, responsable de la mission Ligne Nouvelle et Directeur territorial adjoint va vous présenter les grandes lignes du projet Ligne Nouvelle, ainsi que les aménagements qui font l'objet de la concertation suite à la décision ministérielle récente. Ensuite, l'équipe de SNCF Réseau - avec Nicolas GUYOT, qui est en charge des études pour la Ligne Nouvelle, Roland LEGRAND, qui est en charge des gares nouvelles, et Jean-Marc ILLES - vous présentera les aménagements plus spécifiques sur Nice, avec les secteurs de Nice Aéroport, de Nice Saint-Roch et Nice Ville, pour les aménagements liés à la gare. Nous prendrons ensuite un temps d'échange avec vous. Je vais vous proposer qu'on leur permette de présenter l'ensemble des éléments d'information sur une petite demi-heure pour ensuite avoir une phase de questions-réponses. Je vous ai présenté les participants.

Je me présente, Stéphane Saint-Pierre, cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau sur la concertation pour le projet de Ligne Nouvelle.

Un point d'information à sa demande : Monsieur Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, a eu problème personnel ce soir qui l'empêche d'être présent. Néanmoins — j'y reviendrai —, la réunion est enregistrée. L'ensemble des propos est enregistré et fera l'objet d'un *verbatim*, donc d'une retranscription *in extenso*. Philippe QUEVREMONT m'a demandé de vous informer de ces éléments et du fait qu'il serait très attentif, bien entendu, à ce qui sera partagé et échangé ce soir, et de rappeler qu'il est mandaté par la Commission Nationale du Débat public. À ce titre, il est donc indépendant du maître d'ouvrage, de SNCF Réseau, et il veille au bon déroulement de l'information et de la participation du public, que ce soit dans le cadre des réunions publiques comme ce soir, mais également pour tous les échanges qui ont lieu sur les réseaux sociaux, sur le site Internet du projet, et, plus largement, sur toute l'information qui est faite par SNCF Réseau sur le projet ou sur le dispositif d'information et de concertation. Son objectif est que vous puissiez vous informer et vous exprimer librement. Il a demandé au maître d'ouvrage – et réitéré sa demande – de faire une présentation en une demi-heure pour que le reste de la réunion soit consacré aux échanges avec une phase de questions-réponses. Il vous demande, bien entendu, d'argumenter les points de vue qui sont les vôtres, de manière à ce que la qualité des échanges soit aussi riche et constructive que possible.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je dirai quelques mots, avant de laisser la parole à SNCF Réseau, sur le dispositif d'information et de concertation qui a été mis en place sur le secteur des Alpes-Maritimes. Il y a eu une première phase de concertation avec des réunions d'ouverture dans les trois départements. Pour Nice, c'était le 18 juin dernier. Ensuite, des ateliers étaient orientés vers les riverains des secteurs d'aménagement qui sont inscrits dans des milieux urbains ou dans des espaces avec du voisinage. Voici ces permanences et les différentes dates qui ont été tenues dans les différents secteurs. Puis, il y a eu la pause du mois d'août en termes de réunions, mais le site est resté ouvert et les contributions de celles ou ceux qui le souhaitaient ont pu être réalisées.

Nous avons, au cours du mois de septembre, deux réunions publiques locales qui se tiennent ce soir pour les aménagements dans le secteur de Nice et le 24 septembre pour le secteur Cannes et Antibes. Il y aura trois ateliers qui donneront suite aux recommandations de la Commission nationale du Débat public faites à l'issue de la concertation 2016-2017, qui concerneront l'environnement, la socio-économie et la saturation ferroviaire, dont vous voyez les dates. L'un d'entre eux se tiendra à Nice, le 3 octobre, les deux autres à Toulon et Marseille, puisque ce sont des ateliers à caractère régional. Enfin, une réunion de clôture de la concertation aura lieu le 16 octobre à Nice au Palais préfectoral, là où s'est déroulée la réunion d'ouverture.

Sur le secteur de Nice, il y a eu beaucoup d'échanges sur des éclaircissements, mais les interpellations qui ont été formulées lors des premiers temps - donc, des mois de juin et juillet - de la concertation portent principalement sur les conditions d'accès à la gare, au pôle d'échange de Nice Aéroport, qui viendra compléter les aménagements de Nice Saint-Augustin, et les interfaces avec les différents services ferroviaires et les différents modes de transport ou de mobilité. Elles portent également sur l'articulation entre les deux projets ferroviaires, celui de Nice Saint-Augustin, dont l'enquête publique s'est terminée il y a quelques semaines, et celui de Nice Aéroport, qui va vous être présenté ce soir. Vous le verrez au cours de la présentation, les intervenants de SNCF Réseau apporteront des éclairages sur ces deux questions qui ont émergé dans les premières phases, en juin et juillet. Le cas échéant, vous pourrez leur demander des compléments si ces éclairages s'avèrent insuffisants.

Je vous remercie de votre attention. Sans plus tarder, je passe la parole à Jean-Marc ILLES.

LE PROJET LNPCA DANS SON ENSEMBLE

LES 4 GRANDES PHASES DU PROJET

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vais prendre le micro, parce que, là, je suis en plein sous les *sunlights*.

Alors, le but de cette deuxième séquence de concertation est tout de même de rentrer un peu plus dans le détail des opérations, puisque l'on a fait la réunion d'ouverture, les ateliers et les permanences. Évidemment, en infrastructure, cela s'inscrit dans un projet plus global. Nous allons tout même récapituler pour certains qui n'étaient pas là, plus rapidement, le projet dans son ensemble, à quoi il sert, et notamment ses phases 1 et 2.

Je rappelle tout d'abord ce qui est sorti du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), qui a phasé le projet en quatre parties. En ce qui concerne les Alpes-Maritimes, les quatre parties sont représentées. On a Nice Aéroport en phase 1, la navette azurée en phase 2, qui font l'objet de la concertation d'aujourd'hui, enfin des trois mois et demi que l'on a en cours. En phase 3, le COI a positionné la ligne nouvelle Cannes-Nice par Sophia-Antipolis, et, du fait que la gare TGV de Cannes est citée dans le COI, évidemment la ligne nouvelle oblique vers Cannes au lieu d'aller vers Pégomas, qui était prévu initialement. C'est le conseil. Un conseil n'est qu'un conseil. Évidemment, ce n'est pas un projet de loi, ce n'est pas une décision ministérielle.

Les phases 1 et 2 sont soumises à la concertation du public. On va dire qu'il y a deux documents importants. Il y a le projet de loi qui est sorti le 18 novembre. La LOM (loi d'orientation des mobilités) n'est toujours pas votée, mais elle devrait l'être bientôt. Ce que l'on peut dire, c'est qu'elle ne comprendra pas des programmations d'investissement, ce qui était prévu initialement, et que l'on peut regretter. Du coup, j'allais dire que l'on a bien fait d'avoir une décision ministérielle, avant, le 4 mars, qui a dit, si l'on veut tenir ce qu'il y a dans le projet de loi, c'est-à-dire les travaux de la phase 1 en 2023 et l'enquête publique des phases 1 et 2 avant 2022, il fallait concerter cet été sur les phases 1 et 2. D'où cette décision ministérielle du 4 mars, qui nous demande, sur la base des études que nous avons appelé « recalage », de concerter sur ces phases 1 et 2 seulement.

Les phases 3 et 4, le sujet est important sur les Alpes-Maritimes. Dans les autres départements, c'est un peu moins prégnant, mais là, évidemment, il y a toujours la balance entre le projet à long terme et le projet à court terme. Les phases 3 et 4, clairement, sont citées par le Conseil d'Orientation des Infrastructures dans son phasage. Le projet de loi d'orientation des mobilités dit : « *poursuite des études pour préciser les tracés et emplacements des gares nouvelles de ces phases* », mais ce qu'il est important de savoir, c'est que, pour qu'il y ait un enclenchement de ces phases, il faudrait de nouveau qu'il y ait une concertation sur ces phases 3 et 4. Ce serait au moins l'année prochaine au plus tôt.

Pour l'instant, la concertation porte sur les phases 1 et 2. La décision ministérielle ne porte que là-dessus. C'est le projet cité, projet concerté en vue probablement de l'enquête publique, c'est aujourd'hui les phases 1 et 2. On est dans cette optique de calendrier phases 1 et 2, bien entendu.

LE PLANNING INDICATIF DES PHASES 1 & 2

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Ici, vous avez les jalons, c'est-à-dire ce qui, en tant que maître d'ouvrage, chef de projet, est important pour nous de viser pour essayer de tenir ce que nous demandent les autorités publiques, le Gouvernement. En fait, vous avez plusieurs jalons importants. C'est bien de faire des études, mais à un moment donné, il y a cette phase de travaux - phase 1 - qui concernerait donc Nice. Vous voyez qu'il y a un petit décalage parce que le Gouvernement dans la loi dit « fin 2022 ». On voit que l'on est vraiment très limite, parce que, quand on fait le déroulé, on voit que le début des travaux pourrait être début 2023 mais guère avant. Donc, on est déjà très, très juste en termes de planning.

Bien sûr, il y a la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) que l'on vise fin 2022, début 2023.

Il y a cette fameuse enquête publique que l'on vise deuxième semestre 2021, mi-2021. Cela va dépendre un peu des élections régionales, qui peuvent se balader entre mars et la fin de l'année.

Autre moment important, c'est la mission de financement, *a priori* qui pourrait se situer tout début 2020, pour savoir ce qui est finançable de ces phases 1 et 2, éventuellement au-delà, mais au-delà, il faudrait une concertation. Donc, ce sera certainement ce qui est finançable d'abord de ces phases 1 et 2.

Pour arriver à tout cela, ce que nous visons, après la concertation, c'est une nouvelle décision ministérielle qui nous dise : « *Voilà le périmètre sur lequel vous lancez l'enquête publique* ». C'est la concertation d'aujourd'hui ; c'est avec vos apports, vos contributions, que ce périmètre sera défini dans un bilan de la concertation. Il y a des endroits où il y a des variantes, il y en a où il y en a moins, c'est vrai. Mais, lorsqu'il y a des variantes, le choix du public, la concertation avec le public est évidemment essentielle.

On voit le planning très dense, évidemment, avec beaucoup de jalons que je qualifierais de juridico-administratifs. On est sur un très grand projet avec des délais de 18 mois de Conseil d'État. C'est très long, mais la loi française est ainsi faite.

LES BÉNÉFICES DU PROJET DANS LES ALPES-MARITIMES

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Si l'on est sur la vision des Alpes-Maritimes, notre projet vise évidemment à franchir un véritable seuil de régularité. Les résultats sont meilleurs en régularité sur PACA, mais cela reste fragile, parce que l'on a deux voies. Il faut donc que l'on muscle, que l'on mette un véritable coup de fouet à cette ligne, cette portion de ligne Cannes-Vintimille, en créant des dénivellations de voies, en rajoutant des alternats à quai, des voies supplémentaires à Cannes, à Cannes-Marchandise, à Antibes éventuellement et Nice Aéroport, qui est en

phase 1, y contribue, puisque l'on prévoit quatre voies à quai. L'ensemble de ces sujets permet de garantir à la fois une robustesse et une augmentation de trafic. On a besoin aussi de créer des voies de garage TER de part et d'autre, c'est-à-dire à Nice Saint-Roch et à Cannes-la-Bocca pour stocker plus de TER sur ces voies de service, sur ces voies de garage.

En termes de services, c'est vraiment un sujet national. Il y a des termes un peu à la mode qui sortent. Pour ne pas employer le mot « RER », qui est plutôt parisien, il y a « service métropolitain régional ». Cela veut dire la même chose. Ce sont des trains très fréquents (10 minutes, 15 minutes). Dans le cas de la Côte d'Azur, c'est 10 minutes. On va sur les quais, on ne regarde pas l'horaire et on traverse la grande métropole qu'est Nice sans correspondance. C'est exactement ce que l'on prévoit dans cette phase 2.

Alors, n'oublions pas que, quand on vise une DUP, on crée un projet d'infrastructure. On essaie donc de déclarer d'utilité publique une infrastructure. Évidemment, tout le monde aimerait parler de services, parce qu'on est là pour avoir des services, et non pas pour avoir des rails et des caténaires. Malgré tout, c'est quand même des sous, une « infra » que l'on crée et cette « infra » que l'on crée, elle permet des services et elle peut en permettre d'autres. Pour l'évaluer socio-économiquement, on est obligé de prévoir des services. On prévoit donc des TER et il est possible de mettre un sillon rapide supplémentaire sur la ligne classique avec ces infrastructures créées. Donc, ce sont plus de services rendus possibles. Après, il faut les mettre le jour J, mais l'infrastructure le permet.

Alors là, c'est la partie socio-économique, c'est-à-dire que l'on regarde la demande, on regarde notre infrastructure et on regarde si on peut mettre des trains qui sont rentables par rapport à l'infrastructure. Est-ce que l'infrastructure le permet ? Est-ce que l'on arrive à les remplir pour les rendre rentables ? On fait des études socio-économiques. On s'aperçoit qu'avec les « infras » et la demande croissante, c'est tout à fait envisageable ; la cible est de doubler. Vous avez en bleu le nombre de TER, en orangé le nombre de trains rapides (TGV, Intercités, Thello). En fait, sur tous les petits carrés, entre la situation 2017 et la phase 2, vous voyez qu'on a quasiment un doublement du nombre de TER et une stabilité, un petit peu à la hausse, du nombre de TGV. On est donc bien sur un projet de RER ou de service métropolitain régional. C'est cela l'objet du projet. Les études socio-économiques traduisent ce qu'on a prévu dans l'« infra ».

LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LE SECTEUR DE NICE

LA GARE TER-TGV DE NICE AÉROPORT (PHASE 1)

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Maintenant, nous avons la présentation générale du projet sur les Alpes-Maritimes. Pour faire cette cible, qui est ce train toutes les 10 minutes, dès la phase 1, nous allons créer une gare multimodale, TER-TGV, à Nice, qui permettra en plus d'arrêter également des TGV, avec des voies de 400 mètres. Vous avez vu qu'il n'y avait pas forcément plus de TGV, mais il y aura un arrêt supplémentaire, c'est-à-dire que les temps de parcours des gens qui habitent à l'ouest de Nice seront un peu plus courts, puisque la gare sera plus proche. Nous prévoyons également dans nos études jusqu'à 19 allers-retours en phase 2. Les trains iront aussi jusqu'à Nice Ville. C'est un véritable pôle multimodal. Roland va vous le présenter.

Ce qui est important, c'est que ce projet s'inscrit aussi – nous l'avons dit lors de la réunion d'ouverture – dans la transformation du système de signalisation qui nous permet d'offrir plus de services. C'est ce que l'on appelle l'ERTMS. On peut rapprocher davantage les trains l'un de l'autre. La gare Nice Aéroport sera équipée évidemment dès la phase 1 de ce système. On ne va pas casser tout et reprendre derrière. On fera tout d'un seul bloc, à la fois le nouveau système de signalisation et la nouvelle gare. On aura donc une fiabilité accrue. Ce seront quatre voies à quai de 400 mètres. Actuellement, évidemment, il n'y a pas de gare. Quand on aura déplacé la gare Nice-Saint-Augustin, ce sera une halte, une gare, mais sans alternat, que pour les TER, avec des quais de 220 mètres.

En phase 2, c'est ce que l'on vise pour la partie de la navette azurienne, nous devons modifier les plans de voies de Nice ville. Nous devons créer deux voies dédiées pour les trains qui viennent de Breil et rajouter une communication. Le but est de séparer les flux entrants et sortants de Nice pour permettre cette diamétralisation et isoler les mouvements techniques et les trains de Breil, pour faciliter le croisement des trains.

A Nice-Saint-Roch, nous allons créer des voies TER supplémentaires et des garages.

Roland Legrand va commencer par vous présenter la gare de Nice Aéroport, et, surtout la manière dont elle s'inscrit dans l'intermodalité, dans le tissu urbain.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Bonsoir. Le site du Grand Arénas va accueillir le pôle d'échanges multimodal de Nice Aéroport qui est situé à l'ouest de la métropole niçoise, tout près du Var, à proximité de l'autoroute. C'est un pôle d'échanges qui va

capter énormément de flux de voyageurs de toute la zone géographique à l'ouest de Nice, pour en partie désaturer Nice Thiers, ou Nice Ville.

C'est un pôle d'échanges, parce qu'il s'agit d'organiser toutes les correspondances avec les autres modes de transport. Vous connaissez le site. Le tramway arrive déjà et dessert l'aéroport, un peu plus tard également le grand stade et d'autres zones locales. 2021, c'est notre référence de projet. C'est pour cela que vous allez voir des plans qui le concerne, avec la réalisation d'une gare routière ici, face à la gare ferroviaire et de part et d'autre du parvis qui sera aménagé au-dessus de la gare routière.

Nous avons également un programme de stationnement qui montera en puissance au fil du succès de cette gare, mais avec un programme limité pour l'instant, en 2026, à 700 places pour l'activité ferroviaire attendue.

Nous avons une desserte routière de part et d'autre, à partir de la route de Grenoble, à la fois du centre-ville et de l'autoroute, mais également, évidemment, boulevard René Cassin et promenade des Anglais plus au sud.

C'est une démarche concernant l'accessibilité qui est travaillée avec l'établissement public d'aménagement de la Plaine du Var, donc une approche globale avec des traitements spécifiques qui sont en cours d'étude. Et puis, nous aurons évidemment une démarche des modes doux, d'accessibilité des modes doux, à la fois vélo et migration, je dirais, territoriale à pied.

Je vous parlais de la situation de référence pour nous, c'est-à-dire la situation qui est à l'étude et qui sera construite normalement, si tout va bien, en 2021. Vous voyez ici des quais TER, puisqu'en fait, 2021, c'est une gare TER, qui se situera à l'interface avec le tramway. Vous voyez également la gare routière, un bâtiment voyageurs qui a été conçu modestement justement parce que c'est un bâtiment « fusible », qui tendra à disparaître. Néanmoins, le projet dispose d'une passerelle qui, elle, est assez pérenne jusqu'au moment où nous livrerons le projet de Nice Aéroport en 2026.

Que dire de plus ? Il s'agit essentiellement d'une articulation à partir de l'axe nord-sud du tramway. C'est un point très important. Je souhaiterais dire également que nous avons ici, sur cette vue, encore le Marché d'intérêt international qui devrait disparaître plus tard, permettant justement la réalisation du projet pour 2026.

J'ai souhaité vous montrer cette coupe, parce qu'elle explique l'ensemble du sujet. Vous avez un nivellement général à 3 NGF (Nivellement Général de France), donc + 3 mètres. C'est le passage du tramway ici. Vous avez ici un niveau de référence public qui est à 10 mètres. C'est la dalle supérieure de la gare routière, qui forme le parvis et qui forme également l'accès au bâtiment ici qui est en construction. Vous avez ici les quais qui sont également à 10 mètres. Pourquoi ? Parce que la zone est inondable, comme vous le savez, avec une cote de crue qui est à 7 mètres, en intermédiaire. Le projet Nice Aéroport de 2026 est compatible avec la configuration du projet qui sera réalisé pour 2021 et notamment à partir des voies existantes, qui vont être simplement configurées pour accueillir la halte TER, qui existe actuellement à Nice-Saint-Augustin, et

déplacée d'environ 600 mètres sur le site du Grand Arénas. Un dispositif de passerelle sera créé bien sûr, tout à fait compatible avec les voies existantes, qui permettra également la réalisation jusqu'à 2026 du projet. C'est pour cela que ce projet a été configuré dans cet état dès 2021.

S'agissant du projet 2026 - je vais le détailler tout à l'heure -, vous avez les quais de 220 mètres qui sont portés à 400 mètres. Nous réalisons deux voies supplémentaires au nord, également de 400 mètres. C'est donc une gare TER-TGV entièrement connectée évidemment avec le tramway comme il est dit précédemment, mais également une configuration à partir de la dalle supérieure de la gare routière pour créer le parvis. Le bâtiment « voyageurs » est dimensionné pour le flux attendu (environ 3 millions de voyageurs). Nous avons un dispositif d'accès aux quais en franchissant une zone réservée pour une extension au-delà de 2026 à deux voies supplémentaires pour porter l'équipement à six voies à quai, un accès par passerelle entièrement accessible bien sûr (escalier mécanique, escalier fixe). Nous avons également une passerelle de franchissement du boulevard Cassin pour desservir éventuellement un parking et un dépose-minute, ce qui permettrait à la gare d'être biface, nord et sud.

Je voudrais préciser - on ne le voit pas ici, mais je vais le détailler – que nous avons un accès direct à partir de l'axe nord-sud. Pourquoi ? Pour favoriser la relation entre les trains du quotidien, les TER, et le tramway.

Le projet 2026 : les voies existantes sont évidemment conservées en l'état. On aménagera les quais de 220 mètres à 400 mètres, les voies au nord portées directement à 400 mètres et puis l'espace réservé pour porter l'équipement à six voies à quai. Vous avez ici le bâtiment « voyageurs ». Je suis désolé, parce qu'il n'apparaît pas, alors qu'il y a une dalle. La gare routière est ici, la dalle de franchissement qui est à la fois le parvis, la desserte de l'îlot 3.1 de l'opération et également la desserte du bâtiment « voyageurs ». À partir du niveau 3, dont je parlais tout à l'heure, qui est le niveau du tramway, on pourra gagner ce niveau 10, c'est-à-dire 7 mètres au-dessus, hors crue, et on pourra gagner le bâtiment de service bien sûr et la passerelle qui donnera accès à tous les quais. Vous voyez ici cette passerelle également au sud, passerelle de liaison pour desservir un parking complémentaire, donc environ 200 places dans un premier temps, et un dépose-minute.

Je vous parlais — j'ai anticipé tout à l'heure — de l'accessibilité à partir du tramway notamment et de l'axe nord-sud directement pour les voyageurs du quotidien aux quais, ce qui leur évite un cheminement de contournement qui les obligerait à passer par la passerelle et redescendre. Un point important puisque ça nous permettrait également d'avoir une meilleure répartition des flux de voyageurs sur le quai. On estime environ entre 25 et 35 % de flux de voyageurs qui pourraient emprunter ces accès directement pour le tramway et les bus dans cette partie de l'équipement.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Dans les remontées de concertation, il y a eu des demandes. Vous avez compris qu'il y avait deux projets. Il y a un projet qui n'est pas dans LNPCA, c'est le projet dit 2021 de déplacement de la gare de Nice Saint-Augustin. C'est un projet financé par le CPR. Le projet de quatre voies à quai Nice aéroport est dans LNPCA.

Se pose évidemment la question de la transition de l'un à l'autre et, dans les remontées de la concertation, cette question s'est posée. Au cours de la réunion d'aujourd'hui, nous allons donc essayer d'éclairer un peu comment on voit le sujet de transition d'un projet à l'autre.

LE SITE DE NICE SAINT-ROCH (PHASE 2)

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est la situation de départ. Vous avez ce que vient de décrire Roland, la situation de départ en 2021 (ce n'est pas la situation d'aujourd'hui). On a le bâtiment « voyageurs », les voies existantes pour le TER. Ce sont des quais de seulement 220 mètres pour les unités multiples de TER, et la passerelle qui enjambe la voie fret, dite la voie 3G, qui existe aujourd'hui.

La première chose que l'on fait, c'est que l'on commence par l'est et on crée la plateforme, c'est-à-dire que l'on va déposer la voie et on crée la plateforme à niveau pour ragréer toute cette zone et pouvoir la préparer à recevoir des voies et des quais.

Ensuite, vous avez vu que le bâtiment - Roland l'a appelé « fusible » - provisoire. Il est conçu ainsi. On le déplace, puisqu'il est à l'endroit où l'on mettra la future gare. On le déplace et on crée les quais côté est dans cette partie. Les voyageurs continuent sans problème à accéder aux quais actuels par le bâtiment « voyageurs » qui est déplacé. Il n'y a pas de rupture ni de continuité de service.

C'est pour cela que les délais sont quand même relativement maîtrisables : beaucoup de travaux se font dans ce que l'on appelle « le blanc », c'est-à-dire sans interruption de la circulation ferroviaire. Les trains continuent à circuler, les quais continuent à être accédés et, pendant ce temps, on crée les voies nouvelles de l'alternat, on crée les quais côté ouest, on crée le bâtiment voyageurs et la passerelle, et tout cela dans « le blanc » alors que les trains continuent à circuler. Il y a donc maintien de l'activité.

Situation importante, on aura une phase où l'on va basculer, c'est-à-dire qu'on a toujours que deux voies. On dirait qu'il y a quatre voies, mais il n'y en a que deux. Celles-là ne marchent plus. Il n'y aura toujours que des TER. Il n'y aura toujours que deux voies à cet endroit-là. Les trains basculeront au nord et cela permettra d'allonger les quais du sud de part et d'autre toujours en interception de circulation, ce qui permet aussi d'avoir des délais courts. Vous pouvez être étonnés par les délais de 2026. Les travaux peuvent aller assez vite. Après, il faut que l'on obtienne les financements, parce qu'on a ces systèmes de phasage et d'interception dans « le blanc ».

En situation finale, on aura la passerelle. D'abord, il y a la dépose. J'ai oublié de dire que, dans cette phase, on dépose évidemment la passerelle existante, qui sera construite pour 2021. Ce sera la grande passerelle, qui fera 20 ou 30 mètres, qui sera construite et qui servira d'accès aux quais. Donc, en situation finale, on aura ici la possibilité de l'alternat, garage simultané de deux TER ou d'un TGV, un TER, dans les deux sens, ce qui permet du rattrapage de trains et donc de garantir la robustesse notamment en phase 2.

Je finis avec les installations plus techniques. On prend les questions après. J'ai entendu la question. Est-ce qu'il y aura deux bâtiments ? Non, il n'y aura toujours qu'un seul bâtiment en service.

Là, nous sommes sur le site de Saint-Roch. Le site de Saint-Roch, vous voyez où il est situé : il est situé sur la ligne Nice-Breil. C'est un site totalement technique. Ce sont les coulisses pour que la ligne fonctionne. On a plein de fonctionnalités ferroviaires. On a une gare, le remisage des TGV, la maintenance des TER, des voies pour l'entretien avec des trains de travaux, des trains de ballast, des trains de déroulage caténaires. Ce sont toutes les coulisses. Toutes ces fonctionnalités doivent être maintenues. Il faut que l'on insère des voies de garage TER pour que le système de navette fonctionne. Toutes ces installations, il y aura un accès de part et d'autre, se font dans les emprises ferroviaires. Il n'y a pas d'acquisition foncière dans ces zones, mais on le cite, parce que c'est une vingtaine de millions d'euros. C'est quand même important pour pouvoir garantir l'accès, l'alimentation de la navette TER par ce site de remisage de Saint-Roch, c'est-à-dire par la ligne Nice-Breil.

LA GARE DE NICE VILLE (PHASE 2)

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur Nice ville, en phase 2 toujours, nous allons devoir créer deux voies pour les circulations de Nice-Breil, pour les isoler des autres. Et nous allons modifier le plan de voies en gare de Nice. Là aussi, il n'y a aucun impact foncier. Tout cela va permettre de réduire le mouvement technique qui, actuellement, stationne sur les quais de Nice et empêche d'augmenter le trafic et nuit à la régularité. Les mouvements techniques seront stockés à Nice-Saint-Roch et nous aurons une gare traversante grâce à des aménagements que l'on fait sur ce plan de voies de Nice ville. Techniquement, on dépose des voies que l'on appelle 5 à 7, qui sont actuellement des voies de stationnement et de garage, et on crée des voies origine-terminus pour les trains de Breil. Et on crée une communication ici, plus tout le système ERTMS qui change totalement la donne, qui va permettre de rapprocher les trains à quai de manière beaucoup plus forte et qui permet ce fonctionnement. Évidemment, cela ne se voit pas sur un plan, mais tout cela sera équipé d'ERTMS dès 2025.

ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Alors, quelques consignes : comme la réunion est enregistrée, nous allons demander de lever la main, de prendre un micro, de vous présenter. Nous allons vous passer un micro pour formuler vos questions. Je vous donne quelques consignes. Vous aurez peut-être des points de vue différents avec le maître d'ouvrage ou entre vous, nous vous demandons d'avoir du respect pour les différentes expressions, de vous écouter, d'être bienveillants. Je vous l'ai indiqué, les échanges sont enregistrés, donc ne posez pas de question sans micro, parce que nous ne pourrions pas le retranscrire sur le *verbatim* et nous risquons de perdre des éléments.

Si vous ne souhaitez pas que des photos soient prises, vous nous le signalez et nous ne vous mettrons pas dans le champ de vision. Présentez-vous et, si vous avez des interventions que vous souhaitez faire. Nous ne sommes pas très nombreux, donc la consigne de deux-trois minutes, essayez de la respecter, mais je pense qu'il n'y aura pas de souci.

Qui veut commencer ? Il y avait une première question. Nous allons donc vous passer le micro pour que vous puissiez la reformuler en vous étant présenté.

Rémi QUINTON

Bonjour. Rémi Quinton, pour l'association DEPART (Développement, Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train). Puisque j'ai le micro, avant mes questions, j'ai déjà juste quelques remarques.

Je pense - et notre association pense - que, oui, il faut ce projet de gare Nice Aéroport TER-TGV. Pour avoir assisté aux concertations sur ce que vous avez appelé « le projet 2021 », au final, la conclusion, c'était que les accès à cette gare TER finalement étaient assez pauvres, assez chiches. Il y a un point d'entrée, une passerelle, mais la gare n'était pas biface, rien du tout. De ce point de vue-là, avec le projet de gare TER-TGV, y compris pour les utilisateurs du TER, il y aura un accès depuis partout, depuis le sud, le nord, etc., depuis directement aussi les voies du tram. Donc, c'est très bien et il faut le faire.

Une autre remarque que j'ai vue dans le cahier que vous nous avez remis, au niveau de Nice ville, s'agissant de la passerelle qui va donner accès aux nouvelles voies. Il est envisagé éventuellement de la prolonger jusqu'au nord pour qu'elle atteigne les quartiers qui sont au nord de la gare. Je pense qu'il faut le faire. Il faut vraiment aller à ce que toutes les gares au maximum qui sont en centre-ville soient accessibles des deux côtés et qu'il n'y ait pas des cheminements piétons où on perde 5 ou 10 minutes, ne serait-ce que pour arriver aux quais, alors que le train, parfois, est à portée de main, mais on ne peut pas y aller.

Dernière remarque avant mes questions, vous avez présenté une *slide* où vous dites : « Pour ce qui est des TGV et des TER intervilles, on va passer de 1,5 par heure à 2,5 par heure ». J'ai le souvenir que, dans des précédentes concertations, puisque cette affaire remonte à 2005, y compris pour l'avoir vécu avant, on était

à 3 TGV par heure sur la Côte d'Azur entre Marseille et Nice. Donc, dire que c'est un progrès de passer de 1,5 à 2,5 quand on peut retrouver vos propres schémas de service de 2010 ou de 2015, qui présentaient 3 TGV par heure, c'est un peu curieux. J'aimerais bien que vous nous disiez un mot. Pourquoi est-ce mieux de faire moins bien que ce qu'on pouvait faire mieux bien avant ?

Maintenant, j'en viens à mes questions.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il vaut mieux faire une pause, parce que, sinon, on ne va pas tout retenir. Je préfère répondre au fur et à mesure.

La passerelle est un projet connexe que la ville a réservé, elle travaille avec Gares et Connexions, avec les collègues. Ce qu'on prévoit de passerelle est compatible avec cette prolongation. De manière générale, à Nice Aéroport, on prévoit des passerelles ville-ville. C'est quelque chose où la SNCF avait des positions réservées, parce qu'évidemment, il y a le problème de la sécurité d'accès aux quais. Les positions sont en train d'évoluer là-dessus, mais, évidemment, ces passerelles ville-ville nécessiteront des contrôles automatiques pour accéder aux quais de manière sécurisée et éviter l'accès aux quais par les gens qui traversent. C'est quelque chose où l'on est en train d'évoluer. Ce sont les collègues de Gares et Connexions qui donnent le « la » là-dessus, qui donnent la règle, mais on fait cela avec eux, puisque c'est un projet qui est porté par eux. Les passerelles ville-ville sont donc possibles, mais on doit sécuriser l'accès aux quais par des contrôles. Donc compatible, mais avec une certaine vigilance pour que la fonctionnalité ferroviaire ne soit pas au détriment de la passerelle ville-ville.

La deuxième question, c'était sur le nombre de TGV.

Rémi QUINTON

Voilà, avant, il y en avait 3 par heure et, maintenant, on dit que c'est mieux d'en avoir 2,5.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Alors, ce que l'on prévoit, je le redis, je l'ai dit tout à l'heure, en fait, on prévoit une infrastructure qui est centrée sur le TER. Donc, on regarde ça avec des graphiques d'exploitation, avec des attaches horaires nationales et on fait des itérations entre nos études exploitation, nos études socio-économiques et les études techniques pour voir ce qui est faisable. À un moment donné, on arrive à stabiliser avec des variantes, puisque, à des endroits, on soumet à la concertation plusieurs variantes. On arrive à stabiliser un certain nombre d'infrastructures. Dans ces infrastructures, après, on mettra des sillons. On dit qu'on peut mettre des sillons de TER et des sillons de TGV, mais on peut aussi avoir une autre configuration de sillons. On pourrait mettre que des sillons TER. Cette projection, ce n'est pas une cible de projet, c'est une possibilité que permet l'infra. Donc, dire « on passe de 1,5 à 2,5 », oui, parce qu'il y a aussi plus de TER. Il y a un TER toutes les 10 minutes. Donc, c'est aussi un système de vases communicants et d'orientation des projets.

Après, je pense que les situations que l'on avait ciblées étaient avec la ligne nouvelle, avec la phase 3 du projet, me semble-t-il. Je ne pense pas qu'il y ait eu à un moment donné plus de 9 trains, puisque, si l'on fait la somme des deux, du TER et du TGV, je ne pense pas qu'il y ait plus de 9 trains sur la ligne classique dans les phases précédentes. Je me trompe peut-être, mais je ne pense pas. Actuellement, il y aura entre 8,5 et 9 trains à l'heure possible grâce à l'infra entre Cannes et Vintimille sur la ligne classique seule. Bien sûr, quand on regarde le service global, par rapport aux doublons de lignes, il y en a moins, évidemment. C'est ma réponse. Après, le doublon de ligne, c'est un projet ultérieur, mais, actuellement, entre les infrastructures prévues et l'ERTMS, nous avons de grands espoirs pour faire de la robustesse et de la capacité de manière assez massive, grâce à l'ERTMS, grâce au ciblage des investissements que nous avons fait de manière plus précise. C'est tout de même des éléments un peu nouveaux, c'est-à-dire que ce sont des choses que l'on n'avait pas forcément vues avant, et notamment les graphiques d'exploitation dans cette navette sont nouveaux. Ils n'existaient pas il y a quelques années. C'est toujours pareil, c'est cette balance entre les TGV et les TER qui peut expliquer aussi cet écart, me semble-t-il.

Rémi QUINTON

J'avais une question pour Nice Aéroport. Si j'ai bien compris le schéma des travaux, cela veut dire qu'on va avoir un premier bâtiment voyageurs fait dans le cadre du projet Saint-Augustin TER, puis qui va être déplacé en 2026 pour le début des travaux pour laisser la place au futur bâtiment du TGV, puis qui va être détruit à son tour. Donc, au total, entre aujourd'hui et la mise en place de la gare TGV, il y a bien deux bâtiments temporaires qui auront été construits et déconstruits.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui, c'est-à-dire qu'il y a un premier bâtiment qui est construit entre 2021 et le début, non pas des travaux, mais de la phase où on le déplace. On le déplacera. Une fois qu'on l'aura déplacé, on mettra la gare finale, la gare de Nice Aéroport, et, à ce moment-là, il sera détruit. En fait, c'est le même bâtiment qu'on va déplacer, parce qu'il est prévu techniquement pour être déplaçable.

Rémi QUINTON

J'ai une question toujours sur Nice Aéroport. Vous avez mentionné la ligne 4 du tramway, donc celle qui est supposée aller à Cagnes-sur-Mer, qui, si j'ai bien compris ce que j'ai lu dans *Nice Matin*, est terminus à Nice Aéroport. Si vous pouvez nous projeter la vue, où est-ce qu'il est prévu d'arriver, ce tramway, parce que cela a l'air assez contraint, tout cela ? Ce tramway 3, il est supposé arriver au sud, non ? Il arrive le long des quais sud, mais comment ? D'autant qu'il arrive dans des délais qui sont supposés être concurrents avec ceux de ce projet.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Vous avez le tramway qui va vers l'aéroport, et il y a une hypothèse de desserte par tramway qui emprunte le boulevard Cassin. Ce n'est pas tout de suite, mais c'est une hypothèse, puisque, dans les anciennes concertations, vous vous rappelez, on avait un plan de voies à 8 voies et on couvrait partiellement le boulevard Cassin avec un espace réservé pour le tramway. C'est tout ce qu'on dit. Actuellement, le projet, et, je pense, en 2026, échéance de livraison du projet Nice Aéroport, c'est un tramway qui va vers l'aéroport. Il y a l'hypothèse effectivement d'un « tourne à droite » ici pour emprunter le boulevard Cassin.

Rémi QUINTON

J'ai une toute dernière question puisque vous parliez des voies à quai supplémentaires. Si on peut remettre la même *slide*, ce sera plus clair. En phase 3 du projet, il est prévu que cette gare passe à 6 voies à quai. Là, je ne vois pas, au niveau de la plateforme, de ce qui traverse les voies du tram ; il n'y a pas encore de plateforme pour qu'il y ait des voies ferrées. Cela veut dire que c'est à construire pour la phase 3 ?

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Voilà. L'ouvrage supérieur au tramway actuellement est compatible avec la mise à 4 voies. Bien évidemment, quand il s'agira de réaliser 2 voies supplémentaires, il y aura ici un ouvrage, moins important que l'existant, mais de franchissement de l'axe nord-sud. Il y a la place, y compris dans la partie plus à l'est ici, où il y a un rétrécissement de faisceau.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur avait levé la main tout à l'heure et Madame ensuite.

Bruno GREFFE

Bruno Greffe, je viens à titre individuel, parce que je m'intéresse aux modes de transport.

Je voudrais savoir ce qui est mis en place au niveau des correspondances avec les Chemins de Fer de Provence, parce que les modes de transport sont complémentaires. Et, pour être attractifs, il ne faut pas qu'on ait des gains de marche à pied ou des pertes de temps à ce niveau-là. Je voudrais savoir ce qui est fait à ce niveau-là, ce qui est prévu au niveau régional.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

J'entends la question, je vois bien sa légitimité. Cela sort un peu de notre périmètre de compétences, puisque les Chemins de Fer de Provence sont sous régie régionale et les choix de correspondances, d'arrêts, de dessertes, sont aussi du Conseil régional, et avec l'appui de nos collègues de Mobilités. Donc, je propose de noter votre question et on répondra par écrit dans le site. Mais là, je n'ai pas la réponse, parce que c'est vraiment en dehors de notre champ de compétences et puis même de projet, mais on note votre question. Vous parlez aujourd'hui, vous ne parlez pas forcément à l'échéance du projet ?

Bruno GREFFE

À l'échéance du projet.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

À l'échéance du projet, il n'y a pas d'infrastructure pour permettre cette correspondance, mais on va regarder. Quelle serait votre proposition, vous, de votre côté, pour améliorer cette correspondance, à l'échéance du projet alors, si l'on va dans votre sens ?

Bruno GREFFE

Pour moi, c'est que la vallée du Var qui est desservie en partie par les Chemins de Fer de Provence prenne aussi une option pour aboutir éventuellement à ce pôle multimodal.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui, une modification du tracé.

Bruno GREFFE

Ou complémentaire.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est assez éloigné. D'accord. Je n'ai pas de réponse à votre question, mais j'en prends note.

Bruno GREFFE

Après, le deuxième point concerne la ligne Breil et l'exploitation des TER sur Nice-Breil et la suite. Est-il prévu toujours dans les futures dessertes que les trains s'arrêtent à Nice Ville ou, par la suite, sera-t-il envisagé des liaisons internationales, Nice-Cuneo-Turin, par cette ligne-là ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Alors, actuellement, Nice-Breil, c'est une ligne. Après, il y a Cuneo-Vintimille qui en est une autre. Il y a deux lignes. Actuellement, sur cette ligne, il y a des sujets de maintenance et de maintien. C'est en dehors du projet, mais là, j'ai quelques éléments de réponse. Je vais donc essayer de vous donner les éléments que j'ai. C'est une ligne qui est en fait financée par une convention internationale avec les Italiens, qui en paient la maintenance et les travaux de régénération. C'est une ligne qui a fait l'objet de sécurisation, ce qui a permis d'éviter, clairement, de la fermer. On a des ralentissements. Je parle de Cuneo-Vintimille. Il y a des injections, il y a des débats avec le Conseil régional pour compléter ces financements, mais, actuellement, il y a des sujets entre l'État français et l'État italien pour voir comment financer la remise à niveau de cette ligne en termes de régénération, de maintenance et les choses sont loin d'être abouties. Donc, ça, c'est la ligne Cuneo-Vintimille.

En ce qui concerne la ligne Nice-Breil, on l'a régénérée, on a changé la signalisation en 2012, je crois. Donc, la ligne est assez moderne au niveau signalisation. En revanche, il y a aussi des sujets de maintenance, de tunnels, etc. Donc, votre question porte beaucoup plus sur les questions de lignes fines de territoire. Actuellement, le gouvernement a lancé, avec le préfet Philizot, un rapport qui n'est pas encore sorti, qui doit justement regarder - parce que le sujet est général - comment on finance ces lignes-là. Qui les paie, comment ça marche, qui décide, et qui, à la limite - c'est un scoop - est le maître d'ouvrage de ces lignes ? La question peut aller jusque-là : sous-entendu, cela pourrait être peut-être d'autres personnes. Le sujet est très large. Il est vrai que ce sont des lignes un peu compliquées, parce que, évidemment, elles sont très lourdes à entretenir, ces lignes de montagne, et se pose toujours le problème du financement. En plus, Cuneo-Vintimille, comme c'est une ligne qui est financée par l'Italie, cela tient aux dommages de guerre. Vous voyez que c'est assez vieux, ces conventions sont très difficiles à tenir.

Il y a des difficultés sur ces lignes, mais le Conseil régional s'en occupe beaucoup, le Conseil départemental qui est là aussi, je crois. Ce sont des lignes qui sont très suivies par les élus, qui sont d'actualité, qui ne sont pas dans le projet. Là aussi, si vous voulez, nous ferons une réponse un peu séparée du projet, puisque c'est un peu à côté, mais légitime tout de même.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Oui, Madame ? Présentez-vous.

Catherine SENS-MEYE

Bonjour. Catherine Sens-Meye, secrétaire de l'association « Basta Ligne Nouvelle Biot ! ». J'ai deux groupes de questions.

Un premier groupe de questions qui concerne les voies par rapport à ce que vous nous avez présenté comme gares en phase 1 par rapport au TER et, en phase 3, on verra plus tard. Comment les travaux vont-ils impacter les voies à la sortie des gares, à l'entrée des gares, la traversée du Var ? Enfin, on n'a pas de vue sur la taille des voies d'entrée et de sortie dans les gares, et donc sur les gares que vous nous avez présentées.

L'autre question, c'est : en quoi ces aménagements vont améliorer la desserte au niveau de Monaco ?

L'autre groupe de questions concerne le budget, les éléments budgétaires pour tout cela. Le garant de la concertation a bien dit qu'une concertation doit absolument être assortie des éléments financiers en regard des projets présentés.

Je vous remercie.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Donc, trois parties.

Sur les travaux, sur Nice Aéroport, on peut peut-être remonter le phasage de Nice Aéroport. En fait, dans Nice Aéroport, tous les travaux se font dans le « blanc », c'est-à-dire qu'il n'y a aucun impact circulation. En

fait, le basculage, c'est-à-dire le raccordement des voies des quais, se fait au cours de week-ends. Cela répond-il à votre question ?

Catherine SENS-MEYE

En fait, je ne suis pas technicienne, c'est juste en réfléchissant. Dans la mesure où vous allez augmenter les voies et où vous allez rénover les voies à quai, je me dis qu'il faut que cela suive entre les gares. Il va y avoir des travaux sur les voies pour que le calibrage des voies de gare en gare soit adapté à ce que vous allez proposer de nouveau au niveau des gares. Avoir des gares extraordinaires avec des tas de voies et puis une voie qui sort, une voie qui rentre, cela ne servira à rien. Vous êtes bien d'accord ?

Donc, en l'état actuel, si vous changez les gares, il va bien falloir aménager les voies pour aller jusqu'aux gares, y compris le nombre de voies. Il y a une question d'emprise de ces voies. Là, on est en secteur urbain, dans la ville de Nice. La question que je me posais - puisque je sais que le calibrage des voies empêche d'avoir suffisamment de trains pour aller à Monaco, puisqu'on nous a expliqué qu'il y a 40 000 voyageurs potentiels et qu'il n'y a que 16 000 voyageurs qui peuvent être transportés - est la suivante : en quoi, à la sortie de Nice, des travaux sur les voies vont-ils être faits pour améliorer cette desserte ? Parce que je suppose que ce n'est pas la beauté des gares qui améliore les dessertes, ce sont les voies.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Pour être sûr, ce que vous dites, c'est : est-ce qu'il y a des créations ou des aménagements de voies nouvelles, entre les gares, non pas dans les gares ?

Catherine SENS-MEYE

C'est-à-dire que nous présenter les gares seules sans nous présenter les modalités de rénovation - ou pas d'ailleurs - des voies entre les gares, cela me paraît difficile, puisqu'un train circule.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

En fait, votre question est très technique, mais je vais y répondre.

Catherine SENS-MEYE

Et financière. Elle a un impact aussi dans le tissu urbain, parce que cela représente des travaux. Enfin, il y a des tas de choses, et, du coup, il y a des tas de questions qui concernent les citoyens. Vous voyez ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

En fait, clairement, on est capables techniquement de mettre un train toutes les 10 minutes entre Cannes et Menton. Donc, je réponds à votre question sur Monaco. Il y aura un train toutes les 10 minutes avec ces installations-là. On ne vous a montré que les installations de Nice. On a deux secteurs de concertation. Je crois que c'est le 24 septembre, on va à Cannes, où l'on a quatre opérations à montrer, qui contribuent à un

train toutes les 10 minutes. En tout, il y a sept investissements à faire. Techniquement, le système de signalisation, l'ERTMS, permet de rapprocher les trains entre eux, ce qui fait que vous avez besoin de moins de voies en ligne du fait du rapprochement des trains. La combinaison de l'ERTMS, c'est-à-dire la suppression de la signalisation latérale, et des voies qu'on fait en gare, des origine-terminus, du positionnement des remisages, la somme de ça fait qu'on n'a pas besoin de voie supplémentaire pour augmenter le trafic, c'est-à-dire qu'à l'heure, on arrive à mettre plus de trains. Ce sont nos études d'exploitation qui ont démontré cela.

C'est assez compliqué à montrer, mais on peut montrer des graphiques, on peut montrer un certain nombre de choses. Il faut un peu nous croire sur parole là-dessus, mais c'est tout à fait possible avec ce nouveau système de signalisation et ces nouvelles voies. Il n'y a pas besoin de voies supplémentaires en ligne. C'est la bonne nouvelle. C'est parce qu'on a ce ciblage des investissements et ce nouveau système de signalisation. Du coup, on aura bien un service jusqu'à Monaco. Actuellement, je crois qu'il y a un train tous les quarts d'heure à Monaco, on aura un train toutes les 10 minutes à Monaco, donc plus de dessertes. Quand on vous dit aujourd'hui la ligne est saturée, c'est vrai, mais, justement, tout ce qu'on fait là, c'est pour désaturer la ligne. Il n'y a pas besoin de créer de troisième voie si c'est ce que vous avez en tête. Ce que l'on vous présente, cela marche. Pour résumer, cela marche. On peut mettre plus de trains même s'il n'y a que deux voies principales entre Cannes et Menton, cela marche.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Parce que les trains se croisent dans les gares, notamment ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Les trains se croisent dans les gares et puis l'on rajoute des voies en gare, ce qui fait que, si vous avez deux trains qui se suivent, si vous n'avez qu'une seule voie, celui qui est derrière s'arrête. Mais si vous avez deux voies en gare, vous pouvez faire rentrer les deux trains en même temps en gare et donc vous gagnez du temps. Si, en plus, vous avez l'ERTMS, vous pouvez les rapprocher avant qu'ils ne rentrent en gare. Donc, vous pouvez en avoir un autre qui arrive derrière et un autre qui arrive en face. C'est tout un système assez complexe d'agencement des trains qui est permis par les installations. C'est pour cela que c'est un petit peu de l'horlogerie, mais c'est possible.

Si vous voulez, on a aussi l'étape d'après, qui s'appelle l'ATO, qui est la conduite autonome des trains, comme - si vous connaissez - la ligne 14 à Paris ou la ligne 1. La ligne 14, il n'y a pas du tout de mécanicien. On ne serait pas là-dessus. On conserverait un mécanicien, mais la régulation de vitesse serait faite par une machine et non pas par un mécanicien. Évidemment, d'un mécanicien à l'autre, on a des accélérations, des freinages différents. En couplant avec l'ATO, on a aussi des possibilités de développement, derrière. Ce qu'il faut voir, c'est que la Côte d'Azur va être le lieu d'innovations importantes dans le système ferroviaire, dans le système

de signalisation et peut-être après, même dans le système de conduite. Et sans faire de la science-fiction, sans faire *La guerre des étoiles*, on est capables de garantir un train toutes les 10 minutes.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Donc, avec uniquement des aménagements dans les gares.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Avec uniquement des aménagements dans les gares, et à la bifurcation de Grasse aussi, et en changeant le système de signalisation. Est-ce que cela répond à votre question ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Cela répond-t-il à votre question ? D'accord.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

L'aspect financier, on peut peut-être le montrer. On va afficher le budget. Vous avez raison, c'est important. On doit avoir une *slide* « joker » là-dessus.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a un petit peu de temporisation, veuillez nous en excuser, entre les diapositives, le temps que l'écran se recale.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Donc, Nice Aéroport, tout ce qu'on vient de montrer, c'est-à-dire les infrastructures ferroviaires, les aménagements, les accès, les parkings, tout ce qui est compris, c'est 198 millions d'euros.

En phase 2, vous avez l'ensemble des coûts nécessaires pour cette fameuse navette. Vous remarquerez qu'il n'y a pas l'ERTMS, puisque l'ERTMS est un autre financement. De toute façon, nous devons régénérer, changer la signalisation. Nous le faisons avec l'aide de l'État et de la Région, mais ce n'est pas dans LNPCA. Voilà tous les coûts, vous les avez là.

La deuxième phase, la navette azurée, c'est 390 millions d'euros, auxquels il faut rajouter 200 millions pour la gare de Nice Aéroport.

En gros, pour 590 millions d'euros, vous avez quasiment un doublement du nombre de TER, une navette TER, avec une gare nouvelle multimodale.

Après, vous avez des renforcements de l'alimentation électrique, puisque, comme on met plus de trains – cela répond peut-être à votre question –, on doit aussi renforcer en ligne la caténaire et les systèmes d'alimentation électrique, puisque les pantographes absorbent beaucoup plus d'énergie. Sinon, on fait

fondre la caténaire. Ce sont des installations techniques que l'on n'a pas mises dans la concertation, mais qui sont nécessaires.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, ici.

Michel BOUCHARD

Michel Bouchard, pour l'association des Amis du Rail azuréen.

Vous avez un peu répondu à la question que je voulais vous poser, parce que, nous, nous continuons de penser qu'entre Nice–Saint-Augustin ou Nice Aéroport et Nice ville, une troisième voie sera bien pratique. Alors, on a bien entendu et bien compris que l'ERTMS niveau 2 va régler tous les problèmes, mais il faut peut-être penser un peu au-delà. Ce qu'on le souhaite - notre proposition -, c'est qu'il n'y ait pas d'aliénation de foncier entre l'extrémité est de Nice Aéroport et l'extrémité ouest de Nice ville - puisqu'on sait qu'aujourd'hui, cette troisième voie serait réalisable -, car peut-être qu'à terme ce sera bien pratique d'avoir une troisième voie entre Nice Aéroport et Nice ville.

De même, on se pose la question de la saturation des deux voies entre Nice ville et Nice–Saint-Roch, puisqu'il y aura un immense trafic pour à la fois les TGV, les TER et faire passer les trains qui iront sur Breil. Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

De toute façon, la DUP est toujours en cours sur la troisième voie. C'est vrai que cela pose quelques problèmes aux riverains qui sont concernés. Il faudra tout de même qu'à un moment donné, on regarde. Mais, pour l'instant, les terrains sont gelés par la DUP qui est toujours là. C'est vrai que l'on devra prendre une position à un moment donné pour rester responsable. Quand le projet sera validé en DUP, il faudra peut-être que l'on revoie tout cela. Mais, aujourd'hui, la DUP gèle les terrains par définition.

Michel BOUCHARD

Vous parlez de la DUP sur la partie Cagnes-Nice ville. Nous, notre accent, on le met entre Nice Aéroport et Nice Ville. C'est là où, effectivement, ce sera. Parce qu'entre Cagnes et Nice Aéroport, il y a toutes les phases 3 et 4. On ne sait pas ce que sera l'avenir. En revanche, en phases 1 et 2, la partie Nice Aéroport-Nice Ville va, à notre sens, être rapidement critique au niveau de la saturation.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

D'accord. Et votre autre question, c'était sur la saturation du petit tronçon sur la ligne Breil, entre la bifurcation de Marseille-Vintimille et Nice–Saint-Roch. Alors là, le sujet, c'est que l'injection des mouvements techniques, il ne faut pas le faire en heure de pointe. Ça, c'est de l'exploitation. Il faudra regarder ce point pour éviter de saturer après la voie unique qui va vers Sospel et vers Breil.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur et ensuite Madame.

Michel RAYBAUD

Bonsoir. Michel Raybaud, association DEPART et les Amis du Rail Azuréen.

Je voulais revenir sur les aménagements de la gare TER-TGV Nice–Saint-Augustin Aéroport, parce que nous avons participé à la réunion début juillet à l'hôtel Campanile, où nous étions une petite dizaine. Je pense que vous l'avez d'ailleurs fait remonter dans votre graphique. On avait mis l'accent sur l'importance des flux et des accès. J'ai revu votre graphique, une photo qui représentait la situation, où l'on avait prévu des accès directs depuis la ligne de tramway sur les quais de la nouvelle gare, mais ces accès étaient uniquement vers l'ouest. Et nous, nous avons pensé également - les flux en heures de pointe, c'est très important -, qu'il y ait des accès côté est. C'est-à-dire que les des deux côtés du tramway seraient pourvus d'accès pour rejoindre les voies, de part et d'autre de la station de tramway. Je pense que c'est important, lorsqu'on voit en heures de pointe le flux des voyageurs ne serait-ce qu'à Nice, où l'on piétine, il est important de prévoir large. Merci.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

En fait, vous discutez de cet accès, ici. Là, on est sous le pont rail, donc le tramway passe nord-sud. Effectivement, on a prévu des accès directs aux quais à l'ouest et votre question est de savoir s'il ne serait pas opportun de les prévoir à l'est.

Alors, vous avez raison. D'un autre côté, déjà, il y a deux types de réponses. Il faut savoir que le gestionnaire de gare, Gares et Connexions - je parle à sa place, mais je pense être habilité à le faire -, ne souhaite pas non plus démultiplier tous les accès. C'est important, d'une part. Et, d'autre part, on parle plutôt des trains du quotidien. On n'imagine pas - on pourra l'imaginer ultérieurement, mais pour l'instant, ce n'est pas le cas - des accès directs par exemple pour les trains grandes lignes sans contrôle particulier. On a considéré sur une séquence : cela fait 400 mètres, ce sont des unités simples, donc 200 mètres ici, par exemple, mixte, à ce moment-là, on rajoute 200 mètres. Et, pour les TER, les arrêts vont se faire essentiellement dans cette portion de quai. On considère *a priori* qu'un accès direct, accès sortie d'ailleurs, ici, est suffisant pour permettre à l'ensemble des flux de voyageurs d'évacuer dans des délais assez raisonnables. Pour l'instant, on considère qu'un accès ici n'est pas nécessaire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame. Je ne sais pas où est le micro. Il arrive. C'est Madame au deuxième rang, de mon côté.

Francine BEGOU-PIERINI

Francine Begou-Pierini, je représente le GADSECA et l'ASEB.

Mon problème, c'est l'étude géologique de tous ces secteurs, mais surtout, l'étude hydrogéologique. Il faut savoir que ce secteur, depuis 1999, a été inondé trois fois gravement - trois fois -, et une fois par la mer, la

Méditerranée. Il y a eu une vague qui a fait 7 mètres de hauteur, qui s'est étendue en moyenne à 3,50 mètres. Vous avez le Var qui a inondé ce secteur deux fois.

Et j'aimerais aussi connaître l'impact sur hydrogéologie de vos travaux. Merci.

J'ai oublié de vous dire que les habitants de la Provence ont payé lourdement le manque d'études géologiques et hydrogéologiques dans les grands travaux, exemple le barrage de Malpasset, la voie ferrée d'Antibes-Biot et d'autres accidents comme cela, ou la destruction de l'agrandissement de l'aéroport. Ce n'est pas rien.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je vais faire compléter par Bernard sur l'aspect hydraulique.

Sur l'aspect géologique, nous avons tout de même quelques retours d'expérience dans la zone, puisque nous avons, pour le compte de la Métropole, créé le pont rail du tramway. On a eu d'ailleurs des sujets de rupture d'aiguilles de béton armé lorsque nous avons fait le pont, parce qu'il y avait effectivement des cisaillements de sol. Du coup, nous avons de bons retours expériences de la zone.

Après, comme vous l'avez constaté, le projet consiste principalement à mettre des voies. Nous ne faisons pas de parois moulées, de fondations profondes. C'est un ouvrage plus simple finalement que le pont-rail que l'on a fait. On n'a pas de sujet géologique. Je parle pour les trois projets que l'on vous a présentés, Nice Aéroport, Nice Ville et Nice-Saint-Roch, il n'y a pas vraiment de sujet géologique très fort.

Sur l'inondation, le sujet est hors d'eau. La cote est à 7 mètres, on est plutôt à 10 mètres. La gare est déjà au-dessus.

Après, est-ce qu'il y a d'autres éléments, peut-être Bernard, à rajouter ?

Bernard COUVERT, AMO SNCF Réseau

Je voudrais juste préciser qu'aujourd'hui, toutes les études prennent en compte tous les événements dont vous parlez, notamment la crue du Var de 1994. Il y a eu un plan d'ensemble qui a été validé par l'État pour le développement, pour prendre en compte tous les risques dans le cas du développement de la basse vallée. Il y a ce qu'on appelle « un schéma de cohérence hydraulique » qui a été adopté. Le Plan de Prévention des Risques Inondation s'impose à nous. Bien évidemment, tous les ouvrages que l'on prévoit respectent tous ces éléments-là. L'élément peut-être le plus important, c'est qu'effectivement, non seulement les voies ferrées sont aujourd'hui déjà hors d'eau, et - je parle sur la gare de Nice Aéroport - tous les aménagements où il y aura du public seront au-dessus de tous les niveaux possibles d'inondation. C'est même au contraire la voie ferrée qui sert de sécurité pour les quartiers environnants.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Je voulais juste compléter. Nous avons des prescriptions au niveau préfecture, qui limitent l'usage de tous les espaces qui sont en dessous de la cote de 7 mètres. Pour tous les ouvrages qui se situent notamment à la cote 3 mètres, en dessous de 4 mètres, on ne peut faire que des passages de voyageurs, et absolument aucun équipement pérenne et aucune rétention de voyageurs dans des espaces publics. C'est un élément extrêmement important. Également d'ailleurs pour les ouvrages techniques, puisqu'ils doivent tous être à l'abri des crues. Nous allons devoir relever l'ensemble de ces ouvrages. C'est une contrainte que nous prenons en considération dès la conception. Vous avez vu la coupe. C'est pour cela que j'ai souhaité vous la montrer, pour que vous appréciiez justement déjà cette vision. C'est d'ailleurs pourquoi l'EPA aménage toute la zone avec un schéma de cohérence hydraulique, comme on vous l'a dit, avec des cheminements hors d'eau, donc qui sont tous au-dessus de la cote 7 mètres NGF.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

On peut même rajouter, peut-être, que les accès concrets qui permettent d'évacuer les zones tramway qui seront plus basses, à la cote 3, permettent de faciliter des flux de voyageurs, des flux d'usagers, en cas de crue. Cela doit, à mon avis, améliorer plutôt le schéma général.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur.

Philippe MIAUX

Bonsoir tout le monde. Philippe Miaux. J'ai pas mal de questions.

Alors, premièrement, il y a une quatrième voie qui va être faite à Antibes. Cette quatrième voie, apparemment, d'après ce que j'ai compris, va rejoindre une des deux voies existantes, enfin, sans doute les deux en faisant les bons aiguillages. Ensuite, vous nous dites qu'il y aura un train toutes les 10 minutes. Je suis un peu circonspect, quand même. Cette quatrième voie supplémentaire, est-ce qu'elle va rejoindre la ligne nouvelle TGV, enfin que j'appelle TGV ?

Sinon, qu'en est-il du projet de la fameuse boucle autour d'Antibes, Biot, Cagnes-sur-Mer, etc. ? C'est une deuxième question.

Vous avez parlé aussi de la voie fret à Saint-Augustin. Moi, je ne la vois pas.

J'aimerais savoir justement comment vous traversez le Var pour une troisième voie, en fait. Vu le nombre de voies qu'il y aura à la gare Saint-Augustin, je me demande comment vous allez rester sur deux voies de traversée du Var. J'espère que j'ai bien compris ce que vous avez raconté. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Donc, une question sur la quatrième voie à Antibes et sa jonction avec les voies existantes, puis le projet de boucle, qu'en est-il ? Et puis, la manière de connecter les différentes voies en gare de Nice Aéroport avec les deux voies côté traversée du Var.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

La quatrième voie d'Antibes, qui est une quatrième voie qui est à l'analyse et qui est proposée actuellement, c'est une quatrième voie en gare d'Antibes. Donc, cela ne se connecte pas du tout à la ligne nouvelle, ce n'est pas du tout dans le même secteur. C'est une quatrième voie qu'on crée en gare d'Antibes dans les emprises SNCF. Il n'y a même pas d'acquisition foncière. C'est une quatrième voie pour permettre le rattrapage des trains. Actuellement, il y a trois voies, on en fait quatre. C'est une installation purement sur ligne classique. Il n'y a pas de lien avec la LGV. Cela fait partie des installations pour renforcer la ligne classique, c'est une des infrastructures qui permet de faire des graphiques avec 6 TER par heure.

Ensuite, il y avait la boucle. C'est la phase 3. La phase 3, pour l'instant, comme je l'ai dit dans la présentation, on ne l'a pas étudiée depuis deux ans, puisque la phase 3 faisait partie de la priorité 1 de l'ancienne concertation. Le COI l'a placée en phase 3. Là, on concerte sur les phases 1 et 2. La phase 3 reste en perspective. Il n'y a guère plus d'éléments. Le jour où on entrera en concertation pour la phase 3, il faudra refaire des études de trafic, refaire des études d'infrastructure, d'exploitation. Il n'y a pas plus d'éléments que ce qu'il y avait à l'époque. Ce n'est pas, disons, l'objet de la concertation. Le projet n'est pas celui qu'on concerte aujourd'hui et qui sera à l'enquête publique, dans la décision ministérielle. Par contre, il est possible qu'on nous demande de relancer les études là-dessus un jour, et, à ce moment-là, on le fera. Mais il n'y a pas d'éléments nouveaux sur cette boucle. On reste sur les éléments qui avaient été dits à l'époque.

Le seul élément nouveau qui avait été dit en 2016, 2017, c'est que cette boucle se raccordait sur la gare de Cannes et non pas Pégomas, comme j'ai dit tout à l'heure, c'est-à-dire que le COI cite la gare de Cannes TGV comme arrivée de la ligne nouvelle et non pas la traversée de la Siagne au niveau de Pégomas. Le jour où l'on fera les études, on partira de la gare TGV de Cannes, Sophia, et on passera en souterrain à partir de Sophia jusqu'à Saint-Laurent-du-Var. Mais il n'y a pas plus d'études que ça. Ce qu'on a fait à l'époque, c'est qu'on a démontré qu'il n'y avait pas, sur cette zone, d'émergence. Il était possible de faire un tracé sans émergence de la ligne pendant tout le tracé pour la traversée des communes de la CASA.

Philippe MIAUX

J'aimerais que Monsieur réponde sur le coût estimatif du tunnel dans la totalité de la traversée Sophia-Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent même.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

La ligne nouvelle fait Cannes Marchandises-Nice. La ligne nouvelle, c'est Cannes-Marchandises - Nice, en passant par Sophia.

Philippe MIAUX

Vous avez dit que tout est en souterrain.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Tout est en souterrain et cela fait environ 4,2 milliards d'euros. C'est ce qui avait été chiffré à l'époque.

Philippe MIAUX

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait une question sur la voie fret.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

La voie fret, elle existe bien. On appelle cela la voie 3G, elle existe. C'est une voie qui permet de stocker les trains quand il y a des problèmes de dépassement. C'est une voie technique fret, ce n'est pas une voie de remisage. C'est une voie pour stocker des trains de fret longs et qui permet de réguler le trafic pour les trains notamment vers Vintimille, pour le faisceau de la Roya à Vintimille. C'est une voie technique, mais qui est utilisée pour la rétention et l'expédition des trains de fret pour ne pas que cela perturbe les trains voyageurs. On l'a baptisée « fret », mais en fait, c'est une voie de circulation.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait une question sur comment vous arrivez à traverser le Var à deux voies avec une gare de Nice Aéroport où il y a quatre voies dans le projet tel qu'il a été présenté.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Ça, c'est aussi la phase 3. On a vu que ce projet ne crée pas d'infrastructure de phase 3, mais réserve la possibilité de mettre deux voies supplémentaires en gare de Nice Aéroport pour pouvoir effectivement accueillir la ligne nouvelle qui déboucherait à Saint-Laurent-du-Var en phase 3. Là, clairement, pour traverser le Var, il faut un pont-rail supplémentaire. Il faut un pont. C'est ce qui était prévu à l'époque. C'est dans les 4,2 milliards d'euros. Cela en fait partie. Il faut effectivement un ouvrage. A l'époque, il y avait un débat : est-ce qu'on le met au nord ou au sud des voies ? Mais le moment venu, nous ferons ces études-là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons passer la parole à Monsieur et, ensuite, on reviendra vers vous. Dites-le dans le micro, on ne vous entend pas.

Philippe MIAUX

D'accord. Je prends beaucoup la parole, je m'en excuse. Biot est impacté énormément et il n'y a pas de réunion de concertation pour Biot ou les petites villes environnantes.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous parlez d'actuellement ?

Philippe MIAUX

Oui. Il faut qu'on vienne ici ou qu'on aille à Cannes pour se faire entendre.

Finalement, la gare TGV - quand je dis « gare TGV », c'est la partie TGV de la gare de Nice-Saint-Augustin à deux ou quatre voies TGV - implique forcément la ligne nouvelle telle que vous venez de la définir.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Non. Il n'y a pas d'enclenchement. Elle ne l'empêche pas puisqu'on réserve les voies, mais elle ne l'oblige pas. Les deux sont possibles. En fait, on concerte sur les phases 1 et 2. Bien sûr, la concertation est ouverte à tous les publics. Il n'y a aucun problème par rapport à cela. Mais ces phases 1 et 2 sont autoporteuses, c'est-à-dire que le but est de faire cette navette TER toutes les 10 minutes, c'est ça l'objectif, et de ne pas faire d'infrastructure qui injurie l'avenir. La seule chose qu'on fait, c'est qu'à Nice aéroport, on prévoit la réservation pour deux voies supplémentaires si un jour la phase 3 est enclenchée. On a la possibilité de le faire, mais ce n'est pas parce qu'on a la possibilité de le faire qu'on est obligé de le faire. Cela va dépendre des financements et de plein de choses. La réservation est possible. On ne l'empêche pas, c'est-à-dire qu'on ne crée pas une « infra » qui la bloquerait. C'est possible. On pourra toujours le faire. Mais, évidemment, actuellement, ce qui est important - j'insiste -, c'est que ce projet n'est pas une phase technique de la ligne nouvelle, c'est une phase autoporteuse. Il y a une enquête publique, on fera une étude socio-économique sur ces seules phases 1 et 2 si le gouvernement le décide. Si, après, il y a la phase 3, il y aura une nouvelle phase d'étude et de concertation, mais ce projet est autoporteur et sera rentable socio-économiquement à lui seul pour faire du train de proximité, du RER et un TER azurien, sous forme de navette. C'est l'objectif de ce projet. Ce n'est pas une phase technique d'un autre.

Philippe MIAUX

D'accord. Alors, une dernière question. En totalité, par heure, combien y aura-t-il de trains (TGV + TER) ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il y en aura 8,5 ou 9 par heure de pointe. Par heure de pointe, on peut aller techniquement jusqu'à 9 trains par heure.

Philippe MIAUX

D'accord. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Alors, Monsieur.

Ghassen ELLOUZ

Bonjour, Ghassen ELLOUZ, je suis ingénieur infrastructures urbaines et de transport.

Ma question porte sur les études de mobilité, enfin sur tous les spots du projet et notamment les spots sur lesquels on se concentre aujourd'hui. Quelle est la consistance des études de mobilité qui ont été faites en termes d'intermodalité (bus, cycle, voiture, train) pour chaque point et pour les différentes phases du projet ? Et qu'est-il prévu comme études de mobilité à ce stade, aujourd'hui ? Est-ce qu'il y aura d'autres études ou pas ?

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Pour l'ensemble des projets de pôle d'échanges, des études ont été engagées. Ces études ont été engagées plutôt en 2015-2016. On n'a pas réactivé ces études, puisqu'il a été précisé en préambule que nous avons réalisé des études de recalage pour répondre au nouveau programme, qui a été décidé par le Conseil d'Orientation des Infrastructures. Mais il est évident que, notamment ici sur Nice Aéroport, nous allons engager dans l'étape suivante - l'étape 3 que l'on souhaite pouvoir démarrer en 2020 - une étude globale d'accessibilité et de mobilité, donc toutes les mobilités, la gestion de l'intermodalité, sur Nice Aéroport bien sûr, mais également sur d'autres sites. Je pense à Cannes, qui sera quand même impacté, et également à Marseille - cela ne concerne pas les Alpes-Maritimes -, et d'autres sites, notamment des petits projets, enfin moins importants sur les haltes TER qui sont impactées. C'est prévu dans l'étape suivante, sachant qu'en 2015 et 2016, nous avons déjà fait des études, assez modestes, je vous l'accorde. En revanche, dans l'étape qui vient, 2020, ce sont des études extrêmement lourdes, puisque l'on va commencer à documenter l'éventuelle enquête publique qui le nécessitera.

Nicolas GUYOT, Directeur des études LNPCA

Je ne sais pas si la question portait aussi sur les estimations de trafic et les études qu'on appelle « trafic voyageurs » souvent. Voilà les simulations qui vont avec. De ce point de vue-là, on a évidemment dans les études dites « socio-économiques » une assez importante part d'études de trafic, qui sont essentiellement des études qui ont pour vocation d'aboutir au bilan socio-économique de l'opération et donc au nombre de

voyageurs ferroviaires et éventuellement ceux qui sont transférés de la route vers le fer, les avantages qu'ils gagnent, etc. Ce sont des modèles à l'échelle nationale et internationale et à l'échelle régionale. Nous en avons plusieurs. Le modèle régional, en l'occurrence, c'est un modèle multimodal qui est principalement centré sur la concurrence entre route et fer, enfin entre route et TC (transports collectifs), et puis, à l'intérieur des transports collectifs, entre les transports ferrés et les transports urbains. Comme pas mal de modèles, il a en effet un certain nombre d'hypothèses sur les modes de rabattement, de diffusion, avec les modes doux, les modes motorisés, etc. La granularité, comme c'est un modèle à l'échelle régionale, les transports publics structurants, type métro, ligne de car, ligne de bus, etc., sont, dans ce modèle, pris en compte. Ils sont explicites. Ensuite, quand il faut, parfois, sur des questions un peu pointues, aller dans de la granularité plus fine, souvent, on travaille sur des modèles qui sont déjà développés par les agglomérations ou qui ont été développés dans le cadre d'autres études. On fait plutôt de la comparaison de modèles, parce que le modèle à l'échelle régionale n'est pas assez précis pour cela.

Ghassen ELLOUZ

Excusez-moi, j'ai juste une réaction. Si on prend l'exemple de gare Nice Aéroport, est-ce que vous pouvez nous donner de façon concrète quel serait l'impact de cet aménagement sur le changement d'habitudes et la réduction du nombre de voitures dans cette zone-là ? Enfin, quelque chose de concret, un impact par rapport à cela.

Nicolas GUYOT, Directeur des études LNPCA

Alors, je prends la question. Je n'ai pas les résultats détaillés sur les reports modaux. Pour donner une idée de l'augmentation de trafic dans les études que l'on a, aujourd'hui, Nice-Saint-Augustin, c'est 1,8 million à peu près de voyageurs, ce n'est que du TER, sur Nice Ville, on en a 9 millions, donc 10,8 millions. Au total, parce qu'il y a un jeu, en ouvrant la gare de Nice Aéroport au trafic TGV, on a un effet de bascule d'une partie de la clientèle TGV qui ira prendre le train désormais à Nice Aéroport. Et ça, plus les croissances de trafic, fait qu'on arrive au final, on passe de 10,5 millions à 15,5 ou 16 millions, donc on fait + 50 % à peu près. Nice Aéroport se retrouve avec un trafic qui est à peu près de l'ordre de grandeur de celui de Cannes aujourd'hui, avec d'ailleurs une proportion de voyageurs TER et de voyageurs TGV à peu près équivalente, c'est-à-dire 60 % de TER et 40 % de voyageurs grandes lignes dans nos modèles. Cela représente 4 millions de voyageurs par an à peu près. On a 4 millions côté Nice Aéroport et 11,5 millions côté Nice Ville.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a un atelier socio-économique...

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

On peut passer la diapositive où il y a le calendrier des prochaines réunions. Il va apparaître. Il est à Marseille, le 2 octobre.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il est à Marseille, oui. En fait, on va présenter au public justement des études de trafic. Il y aura un atelier socio-économique pour parler de ces sujets-là, comment on a utilisé les modèles, comment on a essayé d'exploiter un maximum de recettes pour le projet *versus* coûts, quels sont les coûts, enfin, comment on a monté à la fois les bilans socio-économiques et les modèles de trafic. À Nice, c'est l'atelier exploitation et à Marseille, ce sera l'atelier socio-économique, où l'on abordera ces sujets.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Pour information, des transports en commun seront mis à disposition par SNCF pour les personnes qui le voudraient pour aller de Nice à Marseille, pour participer à ces ateliers. Il faut s'inscrire sur le site Internet pour pouvoir bénéficier de ces transports, parce qu'il faut affréter un transport adapté au nombre de personnes qui souhaiteraient faire ce trajet.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Étant entendu que, par exemple, pour Nice Aéroport, on a pris en considération, mais le paramètre est difficile à apprécier, puisque, par rapport à Nice-Saint-Augustin actuelle, on sera dans une configuration totalement autre, avec des prévisions aussi, puisqu'il va y avoir un parc des expositions. Enfin, c'est assez compliqué. Et puis, le système voulu par la Métropole, des parcs de rabattement, il va falloir que l'on rentre tout cela pour pouvoir sortir, je dirais, une vision partagée de l'intermodalité.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur.

Jean-Pierre LORNET

Bonsoir à tous. Jean-Pierre Lorget, je suis un usager au quotidien du TER.

D'abord, cela va être une proposition pour la réunion qui va se tenir dans 14 jours à Cannes : c'est de venir avec une page, par rapport à la page 19 du livret de la concertation préalable, particulièrement documentée sur l'ERMTS, puisque vous avez longuement cité ces cinq lettres. J'y suis très attaché. Donc, si vous pouvez, lors de la réunion de Cannes, particulièrement, documenter ce volet-là.

La deuxième partie, c'est de rapprocher le chiffre, parce qu'il a été cité tout à l'heure, qui est quand même intéressant à rapprocher, qui est le nombre de passagers sur l'aéroport de Nice Côte d'Azur en vols aériens. Ce sont 13 millions de passagers. Je crois qu'il est à mettre en corrélation avec les 15 millions attendus ici sur la gare.

Enfin, je vais revenir sur la partie d'accessibilité, puisque vous avez cité l'EPA concernant la voie Saint-Augustin en périphérie, le boulevard René Cassin et les lignes de tramway. Je voudrais particulièrement attirer votre attention sur une seule configuration en France que je connaisse de trois lignes de tramway, parce qu'il s'agira bien là de trois lignes de tramway qui passeront sur la station Grand Arénas sud. Vous

aurez la ligne T2, direction aéroport, la ligne T3, aéroport-Saint-Isidore, et la ligne T4, à destination de Cagnes-sur-Mer. La configuration actuelle du boulevard René Cassin, qui est uniquement à trois voies voitures, est extrêmement contrainte. Tous les matins, je mets autour de 15 minutes depuis la gare passerelle sur le 6098 pour réaliser le « tourne-à-gauche » et rejoindre ainsi la station Grand Arénas.

J'ai fait évaluer cela lors de la concertation publique qui s'est clôturée le 31 juillet dernier. Il y a 48 « tourne-à-gauche » de transports urbains et interurbains depuis le boulevard René Cassin vers la voie non dénommée sous le point rail. Donc je souhaite particulièrement attirer votre attention là-dessus.

Et puis, la partie qu'évoquait Monsieur Quinton me paraît extrêmement intéressante aussi, puisque, clairement, même si on n'est pas entrés dans les détails - et on l'a vu lors des ateliers qui se sont déroulés ici sur Nice Aéroport -, il n'y aura vraiment qu'un accès ouest sur votre gare Nice Aéroport. Exceptée la situation à terme 2026 par la gare routière et le bâtiment voyageurs et l'accès par les passerelles, clairement, l'accès sud est interdit, alors qu'on pourra le revoir dans 14 jours sur le projet de Cannes Marchandises, où nous serons ouverts au sud et au nord. Là, nous serons fermés au sud avec un seul accès à l'ouest, avec la volumétrie de passagers que vous évoquiez tout à l'heure.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. L'ERTMS, je crois qu'il y a des diapositives.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

On va le présenter ici, directement. Le système actuel, c'est ce qu'on appelle le bloc automatique lumineux. Il y a au moins deux cantons entre deux trains.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Jean-Marc, peux-tu préciser ce qu'est un canton ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Les cantons, vous avez ici les signaux. F, cela veut dire franchissable. Ici, vous avez ce que l'on appelle des « signaux lumineux ». Quand un train est devant le signal, il y a un système de détection par circuit de voie ou par compteur d'essieu. Le signal se met au rouge, ce qui fait que, quand un train arrive, il est à l'arrêt à ce signal.

Depuis 1992, on a complété ce système assez classique qui existe partout dans le monde, en France, par un système suédois qui s'appelle le contrôle de vitesse par balise : même si le conducteur ne le veut pas, il y a un freinage d'urgence qui se fait s'il dépasse des vitesses ou s'il franchit un signal.

Ce système-là est très contraint, parce que, quelle que soit la position de ce train, quelle que soit la capacité de freinage de celui-là, quand, ici, il prend un avertissement (ici, vous avez un feu jaune), il doit commencer

à ralentir par la courbe que lui donne le contrôle de vitesse, quel que soit le type de train et quelle que soit sa position par rapport à l'autre. C'est le système d'aujourd'hui.

Demain, 2025 pour la Côte d'Azur, on aura un système de signalisation par radio, c'est-à-dire que ce ne sont plus des infrastructures fixes qui vont espacer les trains, mais, en temps réel, quelle que soit la position du train qui suit, il aura l'information de la position du train qui est devant. C'est déjà un avantage, c'est qu'il connaît la position du train qui est devant en temps réel, tandis que celui-là ne le connaît que quand il passe devant un signal. Dès qu'il a franchi ce signal, il ne sait plus où est l'autre train. Là, ce sera en temps réel.

Et le deuxième point fort de l'ERTMS, c'est que, là, on a mis un train de fret, c'est-à-dire que l'espacement entre ces signaux est fait pour les trains les plus lourds et ceux qui freinent le moins. Les espaces sont donc très longs. Cela diminue énormément le débit des lignes, c'est-à-dire que les trains ne peuvent pas s'approcher, puisque tous les signaux sont faits pour les trains fret. Là, le système de freinage va s'adapter à chaque train et donc les trains TER pourront se rapprocher beaucoup plus du train de devant. C'est la question que posait Madame tout à l'heure. C'est pour ça qu'on pourra mettre plus de trains sur la ligne grâce à ce système.

Ce système, initialement, est un système interopérable. Sa première vocation est de traverser les frontières. Contrairement au système routier, le système ferroviaire est une multiplicité de pays, de systèmes. Même en France, les compagnies avaient des systèmes différents. L'Europe vise à unifier ces systèmes. La France n'est pas tellement en avance globalement, mais, sur ligne classique, là, on rattrape un peu le retard. La première fonction est donc d'être interopérable, c'est-à-dire que, si les Italiens font pareil, ce sera le même système. Mais il y a ce deuxième avantage qui est d'augmenter la capacité des lignes.

Au passage, ce système est en train d'être développé en France sur ligne classique, parce que cela existe déjà sur ligne à grande vitesse. Ce système permet de rénover complètement les modes de référentiel d'une maison ancienne comme la SNCF, les référentiels, les systèmes de conduite. Le fait d'avoir un nouveau système permet de repartir à zéro sur plein de choses. Non seulement on gagne par la technique, mais en plus, on gagne par l'approche du système. Cette double approche fait qu'on gagne énormément.

Évidemment, ce n'est plus pareil. On revoit donc tous les textes. On balaye tout à nouveau. C'est une vraie transformation. Je considère que, comme il y a eu le TGV, quand nos anciens sont allés voir ce que faisait les Japonais avec le Tokaido et le Shinkansen en 64, on n'est pas forcément en avance, mais il faut qu'on s'y mette maintenant, parce que c'est vraiment un système qui va augmenter le débit des lignes, qui fait que le chemin de fer va garder, à mon avis, un temps d'avance pour l'avenir des transports collectifs. Mais cela ne suffit pas, il faut aussi des infrastructures pour augmenter les trains. Il faut les deux. Il faut ça plus ce que l'on propose.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

C'était la première question. Il y a une deuxième question peut-être pour Roland sur les accès à la gare de Nice Aéroport - gare monoface ou biface -, et le dimensionnement de ces accès pour les différents modes de transport utilisés.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Si j'ai bien compris la question, vous êtes ému par le nombre de voyageurs et l'accessibilité, j'imagine, essentiellement routière. Était-ce bien votre question ? Voilà. Je ne vous cache pas que nous y travaillons. C'est un sujet tout à fait devant nous, que nous allons devoir traiter aussi avec l'aménageur du site. C'est un point important. On n'est pas tout seuls à y réfléchir. Vous avez parfaitement raison de poser cette question. Boulevard René Cassin, effectivement, nous avons bien conscience de la faiblesse d'avoir une gare unidirectionnelle, donc uniquement orientée au nord. C'est dans ce sens-là que nous travaillons actuellement avec l'établissement public d'aménagement de la Plaine du Var, pour ouvrir la gare au sud, donc vers le boulevard René Cassin, avec au minimum une desserte piétonne, véhicules particuliers, taxis, et, en plus, complétée évidemment par un parc de stationnement. Nous avons imaginé que ce parc de stationnement pourrait être dimensionné à 500 places à terme, étant entendu qu'on l'aménagera au moins à 200 places en 2026.

Effectivement, la question que vous posez suscite une étude de circulation à l'échelle du quartier. C'est un vrai sujet. Vous évoquez l'enquête publique sur Nice-Saint-Augustin. Nous allons engager dans l'étape 3 des études d'impact en vue de l'enquête publique que nous mènerons en 2021-2022, pour pouvoir justement répondre à la question.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Ce que l'on appelle l'étape 3, ce sont les études qu'on fait après la concertation jusqu'à l'enquête publique.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

C'est-à-dire la phase ultérieure à celle que nous vivons actuellement. Cela va être 2020, 2021. Ce souci, il est à la fois pour la problématique de desserte de l'outil industriel qu'est une gare, mais également - je rappelle que, là, il va y avoir une gare routière aussi, que l'axe nord-sud va être fortement circulé, y compris par les taxis, les bus, les autocars -, mais également donc, toute la circulation générée par l'aménagement du quartier vers le parc des expositions, où là, il va y avoir des bureaux, mais également des logements.

Encore une fois, je ne nie pas le sujet. C'est une question que nous nous posons et c'est devant nous. C'est un travail avec des simulations des circulations et vraisemblablement aussi une réflexion qui n'est pas uniquement à l'échelle de la gare mais du quartier.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Il y a une personne avant, mais on vous passe le micro ensuite.

Rémi QUINTON

Rebonsoir, Rémi Quinton, pour l'association DEPART.

J'ai une question sur la gare de Nice Ville par rapport à la dissociation des flux ferroviaires à l'est. Je regarde un schéma, qui est page 14 du livret que vous nous avez donné. Il y aura, si je comprends bien, à l'est de Nice, les trains venant de Cannes et qui vont sur la ligne direction Monaco-Vintimille, il y aura les trains Nice-Breil, qui, eux, sont terminus à Nice. En revanche, il y aura aussi des mouvements de trains venant de Cannes, qui sont terminus à Nice Ville et qui ont besoin d'aller au dépôt de Nice-Saint-Roch. Concrètement, vous avez une bifurcation de deux lignes ferroviaires. Vous nous expliquez que, dans le reste de la région, que ce soit pour la ligne de Grasse ou pour la ligne La Pauline-Hyères qu'il faut déniveler les bifurcations pour que ça se passe bien, et là, pour ce qui est de l'est de Nice, je n'ai pas compris comment vous allez faire se croiser les trains. Est-ce que les problèmes, que vous nous évoquez à la bifurcation de Grasse ou à la bifurcation de La Pauline, on ne va pas les retrouver à l'est de Nice si vous ne faites pas de saut de mouton ou de terrier ou de dénivellation de la bifurcation ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études LNPCA

La grosse différence, c'est que les mouvements qui partent vers Saint-Roch sont des mouvements techniques. Ils sont quand même beaucoup plus souples en termes de positionnement horaire que les mouvements commerciaux. On a en effet - et ça a été dit par quelqu'un d'autre - un sujet sur le diptyque Saint-Roch-Nice Ville. Les performances de l'ERTMS, on espère bien les mettre aussi à contribution sur ce segment-là, mais, encore une fois, la différence structurelle par rapport à une bifurcation, que ce soit vers Grasse ou Hyères, c'est qu'on ne traite pas des mouvements commerciaux. S'il y en a un qui est en retard, *a priori*, en général, pour les mises à quai ou pour les mises au dépôt, on dispose d'un petit peu de marge et cela n'entraîne pas des réactions en chaîne. Il n'empêche qu'il y a les mouvements commerciaux de Breil qu'il faut prendre en compte, mais comme vous le savez, ils ne sont pas non plus au quart d'heure.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Une question pour Monsieur, je crois. Vous aviez une question. On vous passe le micro. Vous vous présentez à nouveau pour l'enregistrement.

Philippe MIAUX

À la présentation, vous aviez dit qu'il y a 6 TER par heure dans chaque sens. Après, vous nous avez dit qu'en mettant tout en place (IFTE, ERTMS et ATO), il y aurait un train toutes les 10 minutes. Donc, cela fait 5 trains par heure. Après, vous nous dites, au bout des phases 1 et 2, enfin si j'ai bien compris, 9 trains par heure. Finalement, combien de trains par heure et quel type ?

Nicolas GUYOT, Directeur des études LNPCA

Six trains par heure ou un train toutes les 10 minutes, c'est la même chose. On parle des TER. Un train à 0, un train à 10, un train à 20, un train à 30, un train à 40, un train à 50, cela fait 6 trains dans l'heure, et, l'heure suivante, ils recommencent à zéro, donc ça fait bien 10 minutes entre chaque. 6 trains par heure, cela fait un train toutes les 10 minutes. Ce sont les TER dont on parle.

Quand on parle de 8 à 9 trains par heure, on rajoute les TGV, donc 2 à 3 trains par sens et par heure, sachant que sous le vocable TGV, pour être plus précis, on a dedans les intervalles Marseille-Nice, qui sont en fait des TER affrétés par la Région. Ce sont des trains qui empruntent les mêmes créneaux horaires, les mêmes sillons, dans notre jargon. En gros, on a les TER qui desservent la Côte d'Azur, qui sont 6 par heure par sens, plus les trains qui arrivent de Marseille, qu'ils soient des TGV ou des intervalles, qui sont 2 à 3 par heure et par sens.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ?

Nous allons conclure la séance en vous mettant en vue les moyens qui sont mis à disposition pour contribuer à distance ou vous informer sur les différents lieux ou sites physiques ou numériques qui sont proposés par le maître d'ouvrage. Bien entendu, nous mettrons en ligne le support que l'on vous a présenté ce soir pour que vous puissiez le consulter ou le télécharger.

Et puis, pour la dernière diapositive, nous souhaitons vous préciser les différentes séances de concertation ou ateliers qui sont prévus d'ici le 18 octobre, qui est la fin de la période de concertation qui a débuté le 12 juin dernier, avec une réunion analogue à celle de ce soir sur le secteur Cannes-Antibes, prévue le 24 septembre, les trois ateliers qui ont été rappelés tout à l'heure, et une réunion de clôture le 16 octobre toujours pour le secteur des Alpes-Maritimes.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je voulais vous remercier pour vos contributions, qui vont enrichir le projet. Nous avons vraiment besoin de vos avis. Je crois que l'on n'a pas répondu tout à fait à toutes les questions. De toute façon, elles sont notées. Certaines questions n'étaient pas exactement sur le projet, mais on va essayer de regarder si l'on peut y répondre par ailleurs. Toutes les questions sont légitimes. Encore merci de votre participation et d'avoir contribué à améliorer notre projet. Merci beaucoup.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Est-ce que tout le monde a bien signé la feuille d'émargement ? Parce que, notamment pour les questions qui susciteraient une réponse différée, il nous faut vos coordonnées. Ou alors vous reposez la question sur le site Internet. Oui, c'est peut-être le plus simple, posez la question sur le site Internet. Cela permettra de vous adresser une réponse de manière directe.

Merci beaucoup. Bonne soirée.

La réunion se termine à 21 heures 05.