

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE DE CLOTURE DES ALPES- MARITIMES

SYNTHESE

VERSION ## DU 17/10/2019

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



DATE ET LIEU

| | |
|------------|-------------------------------|
| 17/10/2019 | Palais des Rois Sardes - Nice |
|------------|-------------------------------|

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 30 personnes

EN TRIBUNE

| | |
|-----------------|--|
| Jean-Marc ILLES | SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA |
| Roland LEGRAND | SNCF Réseau – Directeur des gares nouvelles |
| Nicolas GUYOT | SNCF Réseau – Directeur des études LNPCA |

Marie BENASSAYAG, Vice-présidente du Département des Alpes-Maritimes en charge de la mer et des déplacements, ouvre la réunion en rappelant que, grâce aux apports des précédentes phases de concertation, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur a pu être affiné pour répondre aux besoins d'amélioration des trains du quotidien et de désaturation du nœud ferroviaire azuréen. Elle souligne que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec ses 2,5 km de voie ferrée par habitant, est le parent pauvre du ferroviaire en France et que la Ligne Nouvelle est indispensable au développement régional. Elle précise l'objet de cette réunion de clôture, à savoir la présentation de ce qui est ressorti de la présente phase de concertation.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, désigné par la *Commission Nationale du Débat Public* (CNDP) et indépendant du maître d'ouvrage, explique qu'il veille à la bonne information et participation du public et formule ses recommandations pour le bon déroulement de la réunion publique.

La réunion publique se déroule ensuite en cinq séquences :

- Rappel, par Jean-Marc ILLES, des aménagements de phase 1 et 2 de la LNPCA soumis à la concertation dans les Alpes-Maritimes et de leurs bénéfices attendus (10 minutes) ;
- Rappel, par Stéphane SAINT-PIERRE, animateur (Nicaya conseil), du dispositif de concertation et présentation des retours, à date, de la participation présente et à distance (internet, courrier...) (4 minutes) ;
- Présentation, par Jean-Marc ILLES, des expressions recueillies, à ce stade, sur le projet en général, au-delà du périmètre fonctionnel du projet, sur le secteur de Nice puis sur celui de Cannes-Antibes, et du processus décisionnel et de concertation pour la suite (20 minutes),
- Echanges avec le public – 13 interventions (1h25)

- Présentation, par Philippe QUEVREMONT de ses premières conclusions sur le déroulement de la phase de concertation, l'information et la participation du public et annonce des concertations à venir (10 minutes).

Ce document relate l'expression du public lors de la réunion. Les réponses de SNCF RESEAU sont reprises dans le support de présentation ou dans le verbatim de la réunion qui sont disponibles sur le site internet <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.

THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES

EXPRESSIONS SUR LES PHASES 1 ET 2 (HORS BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE)

8 des 12 interventions ont consisté à réaffirmer le soutien au projet soumis à la concertation, à savoir les aménagements des phases 1 et 2.

- La ligne littorale étant considérée comme la colonne vertébrale des déplacements de demain, tout ce qui peut permettre d'en améliorer le fonctionnement et d'augmenter les fréquences de desserte est considéré comme indispensable ;
- Les TER doivent être développés ;
- Au regard de la nécessaire transition écologique, un report modal vers le train est indispensable.

2 associations, DEPART et le SID, ont, en outre, exprimé leur soutien :

- Aux 4^{èmes} voies à Antibes et à Cannes
- A la variante SICASIL de gare TER sur le site de Cannes Marchandises.

2 interventions ont fait part de la difficulté à se positionner sur les phases 1 et 2 sans savoir comment celles-ci s'articuleraient avec les phases 3 et 4.

Les aménagements en gare de Nice Saint-Roch, en ce qu'ils préservent les emprises ferroviaires, et la création de la gare de Nice Aéroport, avec une nécessaire prise en compte de l'intermodalité, ont également fait l'objet d'une approbation.

Les participants ont également demandé :

- La réfection sans attendre de la passerelle de la gare d'Antibes ;
- L'accélération de la phase 2 et en particulier de la réalisation de la 4^{ème} voie en gare d'Antibes et la gare TER sur le site de Cannes Marchandises ;
- L'intégration, dans les phases 1 et 2 du projet, du prolongement de la 3^{ème} voie littorale entre Cagnes-sur-Mer et Nice et de la réalisation d'une 3^{ème} voie entre Nice Aéroport et Nice Ville ;
- L'exclusion des phases 1 et 2 du projet ERTMS ;
- Le raccordement des Chemins de Fer de Provence à la gare de Nice Aéroport.

EXPRESSIONS SUR LA BIFURCATION DE LA LIGNE CANNES-GRASSE

7 des 12 interventions ont porté sur le soutien ou l'opposition à la réalisation de la dénivellation de la ligne Cannes-Grasse.

4 participants se sont exprimés contre la réalisation de la dénivellation et en faveur d'une correspondance quai à quai en gare actuelle de La Bocca :

- Dans une perspective de RER, avec une fréquence supérieure à la ½ heure ;
- Afin de ne pas détruire le paysage du boulevard de la Mer ;
- Afin de réduire les impacts fonciers et de préserver les accès routiers, notamment pour la clinique du Méridien.

Dans cette perspective l'étude de faisabilité de création d'un quai de 110 mètres en gare de La Bocca a été demandée.

Par ailleurs, l'étude du stockage de 5 trains en gare de Grasse afin d'améliorer la robustesse de la ligne a fait l'objet d'une demande.

Le souhait d'un enfouissement total de la ligne a été exprimé.

3 participants se sont exprimés en faveur de la dénivellation :

- Qui évite les ruptures de charges
- Qui permet à Grasse et Mouans d'être connectées au littoral
- Qui permet une augmentation de la fréquence de circulation sur la ligne Cannes-Grasse

Ces mêmes participants se sont donc exprimés contre la déconnexion des 2 lignes :

- Qui équivaldrait à la mort de la ligne Cannes-Grasse
- Qui ne permet pas de réaliser une correspondance quai à quai
- Qui crée un arrêt supplémentaire sur la ligne Marseille-Vintimille, avec le maintien de la gare de La Bocca

L'association DEPART s'est exprimée en faveur de la variante Marseille Vintimille en terrier, moins impactante que la variante Cannes-Grasse en terrier.

EXPRESSIONS SUR LA CONCERTATION

La thématique de la concertation a fait l'objet de 7 interventions.

- 2 participants ont remercié le maître d'ouvrage et le garant de la concertation pour la qualité des échanges, de l'écoute, de la conduite des débats et la prise en compte des remarques ;
- 2 participants ont demandé la réalisation de sondages auprès des usagers des TER
- Un participant a demandé à ce que soit précisé l'horaire de clôture du site pour le dépôt des avis ;
- Un participant a demandé à intégrer aux retours de la concertation :
 - o La prise en compte du risque inondation,
 - o Les avis formulés lors de la concertation de 2016 sur les phases 3 et 4,
 - o Les questionnements sur les modalités de financement des phases 1 et 2
- Un participant a demandé à ce que soient intégrées dans la concertation les études sur l'inondabilité des sols et sur les vibrations.
- L'association SID s'est portée volontaire pour être relai d'information et d'échanges avec les Boccassiens

EXPRESSIONS SUR LES PHASES 3 ET 4

Les phases 3 et 4 ont fait l'objet de 6 interventions.

4 participants se sont exprimés en faveur de la réalisation des phases 3 et 4 :

- La réalisation d'une ligne TGV ayant été inscrite en 1992 au schéma des infrastructures de 1992, sa réalisation n'avait que trop attendu ;
- Une ligne nouvelle sur le trajet Nice-Paris étant seule à même de favoriser le report modal, l'impact des avions Paris-Nice sur la Côte d'Azur étant considérable ;
- Une ligne réservée aux TGV leur permettant d'aller plus vite qu'actuellement.

Un participant a demandé à ce que la concertation sur les phases 3 et 4 soit inscrite dans la prochaine décision ministérielle.

3 participants se sont exprimés contre la réalisation des phases 3 et 4 :

- Les lignes LGV étant considérées comme non finançables ;
- En raison de l'inquiétude que génère la réalisation d'une ligne nouvelle à Biot
- Une ligne nouvelle étant inutile dès lors que 6 TER/h circuleraient sur la ligne littorale.

Un participant a demandé où se feraient les travaux des phases 3 et 4.

EXPRESSIONS DIVERSES

Un participant a demandé la remise en service du train de nuit entre la Côte d'Azur et Paris.

Un participant a considéré que, avec 1/5 du carburant national consommé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Etat collectait des taxes importantes qui pourraient être réinvesties dans le financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

INTERVENTION DU GARANT DE LA CONCERTATION

Concernant le bilan formel de la concertation, Philippe QUEVREMONT indique qu'il va rédiger un rapport, complété des concertations complémentaires à venir, qui sera joint au dossier d'enquête d'utilité publique. Il indique que le maître d'ouvrage adressera à la CNDP son compte-rendu de la concertation 2019, qui sera rendu public.

Concernant le déroulement de la concertation, Philippe QUEVREMONT considère que celle-ci s'est déroulée de manière assez fluide, avec de nombreux échanges et des réponses apportées spontanément par le maître d'ouvrage.

Concernant l'information du public, Philippe QUEVREMONT estime que l'enjeu de compréhension des évolutions du projet, de son phasage et de contenu des phases 1 et 2 portées à la concertation a été atteint. Il souligne par ailleurs le fait que les échanges avec les riverains, dès le début de la concertation, sur des aménagements précis du projet, ont bien fonctionné.

Concernant la participation, Philippe QUEVREMONT rappelle que l'opposition étant souvent le premier facteur de mobilisation, il peut être considéré comme cohérent de constater une participation plus faible en 2019 qu'en 2016, celle-ci étant cependant suffisante pour que les décisions qui seront prises puissent l'être en toute connaissance de cause.

Il fait part toutefois de sa déception quant à la faible participation du public aux 3 ateliers thématiques, demandés au maître d'ouvrage pour répondre aux questionnements posés lors de la précédente phase de concertation et pour lesquels celui-ci a mobilisé des experts et ressources de qualité.

Concernant les suites de la participation, Philippe QUEVREMONT rappelle que le maître d'ouvrage s'est engagé, conformément à la charte de la participation signée en 2017 par SNCF Réseau, à apporter une réponse formalisée à la solution alternative proposée pour la bifurcation de Grasse.

Il indique que, sur certains points, tels que les pôles d'échanges multimodaux, le bruit ou encore les phases chantiers, la concertation demande à être poursuivie et que les modalités de mise en œuvre de ces concertations complémentaires pourront être abordées lors du prochain COLAC.