



PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

## LIGNE NOUVELLE PROVENCE-CÔTE D'AZUR

Comité de pilotage du 8 février 2017  
Compte-rendu

### Introduction

Le comité de pilotage (COFIL) s'est tenu sous la présidence du préfet de région Provence Alpes Côte d'Azur, M. Stéphane BOUILLON. Le préfet souligne le caractère stratégique de ce comité qui se déroule à la fin d'une concertation de plusieurs mois qui a suscité une forte mobilisation du public et fait l'objet de nombreuses contributions permettant ainsi à SNCF Réseau de formuler des propositions pour la suite du projet.

Le projet de LNPCA bénéficie d'une nouvelle dynamique et ce comité de pilotage est majeur pour acter le soutien des collectivités à un projet primordial pour notre territoire qui doit disposer d'une ligne ferroviaire du 21<sup>ème</sup> siècle. Les difficultés considérables de circulation impactent négativement la qualité de vie, le développement économique et la qualité de l'air. Le projet Ligne Nouvelle permettra une meilleure fluidité des déplacements entre les métropoles mais également au sein de chacune.

L'objectif de ce comité de pilotage est de prendre connaissance du bilan de cette concertation avec le public qui sera présenté par SNCF Réseau, de l'analyse du garant nommé par la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) et de définir ensemble la feuille de route du projet jusqu'à l'enquête d'utilité publique, à présenter ensuite au ministre chargé des Transports.

M. Tabarot, vice-président de Région, rappelle l'attachement de la Région à ce projet qui s'est traduit notamment par un vote d'une résolution en faveur du projet en novembre 2016 à l'unanimité de la majorité régionale. Il propose trois objectifs à ce comité : en premier lieu, prendre en considération les demandes exprimées pendant la concertation, en second lieu obtenir rapidement une décision ministérielle permettant de poursuivre l'élaboration du dossier d'enquête d'utilité publique et enfin maintenir la dynamique du projet. Il a constaté la large expression pendant la concertation avec le public, même s'il regrette quelques interventions parfois agressives. Il considère que les territoires ont été écoutés et entendus. Il souligne que les études complémentaires devront être réalisées dans un délai rapide, à un coût raisonnable et partagé avec les territoires demandeurs.

### **Présentation du diaporama par SNCF Réseau**

- La démarche de concertation : diapo 4 à 7
- Les variantes de tracés et de gares : diapo 8 à 11
- L'information et la participation du public : diapo 12 à 14
- La synthèse de la concertation publique : diapo 15 à 24

Le préfet de région souligne la qualité de la synthèse exhaustive, et la richesse des échanges survenus lors de la concertation avec le public.

### **L'avis du garant de la concertation par M. Quévremont (cf diaporama spécifique)**

Il présente son avis qui sera développé dans le rapport intermédiaire remis à la CNDP dans quelques semaines. Son analyse est globalement positive et le garant salue les efforts d'explication et de préparation de SNCF Réseau. Il souligne les points de fond à approfondir avant l'enquête publique, présente ses propositions pour la suite de la concertation (concernant notamment l'ajustement éventuel de la position de gare à Sophia-Antipolis) ainsi que deux recommandations complémentaires.

Le préfet de région souligne l'importance de mettre à jour le niveau de service ferroviaire visé par le projet LNPCA, et d'approfondir la description du constat de la saturation ferroviaire, et des solutions alternatives qui ont été étudiées et ont permis d'aboutir au projet LNPCA. Il remercie le garant de sa participation aux réunions publiques.

### **Présentation du diaporama par SNCF Réseau**

- Les propositions pour la suite : diapo 25 à 34

Les propositions ont pour objectif de maintenir la dynamique du projet, de prendre en considération les demandes exprimées en concertation publique et de mener les études d'approfondissement jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

Il est donc proposé de poursuivre les études de priorité 1 en suivant deux axes.

Premier axe : réaliser les études d'approfondissement sur la base des tracés et des positions de gares retenus suite à la concertation, à savoir :

- Alpes maritimes: Gare de Nice Aéroport, passage en aérien sur le fleuve Var, tracé OAM 1 en optimisant le tracé pour limiter les impacts (recherche de passages en souterrain, notamment sur la commune de Biot), et l'implantation de la gare de desserte de Sophia Antipolis pour l'articuler avec les projets de développement et limiter ses impacts (recherche d'une implantation vers le secteur des Clausonnes), raccordement sur la ligne littorale et doublement de la ligne actuelle du Bosquet jusqu'à Mouans-Sartoux, variante C2 de raccordement de la ligne Cannes-Grasse à la ligne nouvelle.
- Bouches du Rhône: Variante Marseille Nord 1 pour l'entrée en tunnel en recherchant une articulation avec des opérations de requalification urbaine, variante Marseille Saint Charles 1 (Abeille) pour la gare souterraine et variante A1 (Parette) pour l'émergence du tunnel dans la vallée de l'Huveaune, 4<sup>ème</sup> voie dans la vallée de

l'Huveaune au nord des voies existantes à articuler avec la requalification urbaine et la restructuration du pôle d'échange de la Barasse.

- Var: variante 2 de la Pauline pour éviter les impacts sur le bâti et envisager la constitution du pôle multimodal de l'entrée est de l'agglomération Toulonnaise.

Deuxième axe : réaliser des études sur deux nouvelles options répondant aux demandes issues de la concertation, à savoir, un tunnel dans la vallée de l'Huveaune, et une gare nouvelle à Cannes-La Bocca.

La demande d'accélération de la priorité 2 dans le Var est relayée.

- Les suites et les conditions de mise en œuvre : diapo 35 à 41

Ces études sont prévues en deux temps, avec une première étape en septembre 2017 pour valider les schémas de service ferroviaire, les configurations de la gare et les options de tracés de ligne nouvelle et aborder les conditions de faisabilité. Une deuxième étape permettra d'approfondir les solutions jusqu'en avril 2018 en les comparant, en fonction des conclusions de la première phase, au programme initial afin de poursuivre la préparation du dossier d'enquête publique sur la solution retenue.

Le coût des études de la première étape est estimé à 3,9M€.

- La poursuite de la concertation : diapo 42-43

Un dispositif de concertation continue sera mis en place pour permettre l'information et la participation des élus et du public pendant la phase de préparation du dossier d'enquête d'utilité publique. Une nouvelle phase de concertation avec le public est également prévue pour échanger sur les gares issues de ces études d'approfondissement et des études complémentaires.

### **Expression des co-financeurs :**

Elle fait ressortir les principaux points suivants :

- Le préfet salue la clarté de la présentation.
- Le vice-Président de la Région souligne la solidarité des co-financeurs pendant la concertation. Il rappelle le besoin de fiabilité des services ferroviaires pour les usagers et par conséquent la nécessité d'une nouvelle infrastructure. Il demande que la décision sur les tracés consensuels de priorité 1 soit prise par ce gouvernement en cohérence avec les décisions prises sur les Zones de passage préférentielles de priorité 1 de mai 2014 et de priorité 2 d'avril 2015 et il rappelle la nécessité d'obtenir en conséquence le lancement de la mission de financement dont les conclusions seront nécessaires dans le dossier d'enquête d'utilité publique sous peine de nullité.
- M. Louis Nègre, vice Président de la métropole Nice Côte d'Azur rappelle le soutien complet de la métropole NCA. Il souhaite s'exprimer également en tant que membre de l'AFITF (Agence de financement des Infrastructures

de Transport de France) et membre de la Commission Mobilité 21, chargée de hiérarchiser les projets d'infrastructures en France et qui s'était déplacée au printemps 2013 pour appréhender l'opportunité du projet. Les nœuds ferroviaires du projet Ligne Nouvelle ont été classés en priorité 1 par la Commission Mobilité 21 car ils ont été considérés d'intérêt général. De récentes études et/ou missions ont démontré l'impact favorable du TGV en France sur le développement, et l'attractivité des territoires. Les collectivités doivent traiter en priorité le problème de l'emploi et par conséquent du développement des entreprises et de l'accessibilité. Elles sont les garants de l'intérêt général qui doit rester supérieur aux intérêts individuels. Il souligne que les opposants n'ont pas exprimé d'intérêt général majeur. Il se félicite du travail de fond conduit par SNCF Réseau, de la très grande qualité de la concertation et du consensus exprimé par l'ensemble des co-financeurs.

- Le vice-président de la métropole Aix Marseille Provence souligne la nécessité de voir le projet avancer rapidement pour contribuer à résoudre les difficultés de connexions avec les autres métropoles mais également pour améliorer le quotidien des métropolitains grâce à la nouvelle gare de Marseille St Charles. Il considère essentiel de respecter le point de vue des communes et d'engager les études complémentaires et demande une maîtrise des coûts des études. Il demande également une mise en œuvre rapide d'une mission sur le financement. Il souhaite le maintien de la gare de la Barasse dans sa configuration actuelle.
- Le Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) remercie le préfet de son invitation. Il considère que ce projet est majeur et nécessaire pour le développement économique et touristique ainsi que pour les déplacements quotidiens. Il y a 37000 emplois à l'heure actuelle sur Sophia Antipolis, 40 000 emplois prochainement, ce qui justifie la nécessité d'une gare ferroviaire sur ce secteur. Il soutient la proposition d'optimiser le positionnement de la gare vers les Clausonnes, ce qui pourrait permettre une ligne enterrée en diminuant les impacts sur Biot, ainsi que sur le parc de la Valmasque.
- Le délégué communautaire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Lérins (CAPL) et élu de Cannes apprécie d'avoir été invité. Il approuve les propositions et notamment les études sur la gare de Cannes-La Bocca. Il remercie SNCF Réseau de son écoute et de la conduite de la concertation avec le public. Il souligne que les questions posées sont naturelles face à un système ferroviaire actuellement non fiable, avec des coûts conséquents et un calendrier à long terme. Il souhaite que les études d'approfondissement et les études complémentaires sur Cannes-La Bocca soient conjointes. Il souhaite également une accélération de la réalisation de la priorité 2.
- Le vice-Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (CAPG) transmet l'accord unanime des communes de l'ouest des Alpes maritimes. Il souhaite que l'intérêt général prime. Il valide la proposition retenue pour doubler la ligne Cannes-Grasse et il s'associe à la CASA et la CAPL pour souligner l'importance capitale des gares de Sophia-Antipolis et de Cannes-La Bocca.

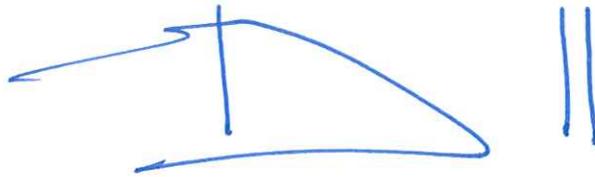
- La vice-présidente du conseil départemental des Alpes maritimes se réjouit de la position unanime des collectivités des Alpes maritimes. Le conseil départemental a été activement présent à toutes les étapes du projet. Elle confirme le soutien du conseil départemental au projet et aux propositions d'études en particulier sur les gares de Sophia Antipolis et de Cannes-La Bocca (site de Cannes marchandises). Elle confirme que le conseil départemental accompagnera le projet par les aménagements routiers nécessaires pour la desserte routière des gares. Elle demande une association étroite des techniciens des co-financeurs aux choix faits pendant les études ainsi que la mise en place rapide d'une mission de financement à inscrire dans la décision ministérielle. Elle souhaite également une réflexion sur les modalités de financement des études. Elle demande une accélération des études sur la section le Muy-Siagne aujourd'hui classée en priorité 2.
- Le Conseiller Départemental des Bouches du Rhône délégué aux transports confirme l'importance du projet qui est prioritaire et urgent pour le Département. Il demande pour préserver la crédibilité de cette opération de respecter les délais prévus pour la mise en service de la priorité 1.
- Le Directeur Général Adjoint du Conseil départemental du Var se félicite des avancées du projet. Il soutient la proposition d'accélérer les études et particulièrement celles de la priorité 2 dans l'aire toulonnaise et sur la section Le Muy-Siagne. Il indique être attentif à la question foncière et demande la mise en place de l'observatoire du foncier pour gérer les tensions foncières sur l'ouest du Var en particulier.

### **Conclusion :**

Les élus et représentants de l'État ont tous souligné la qualité de la concertation, et apportent leur soutien au projet considéré comme structurant et indispensable pour la région. Les propositions formulées par SNCF Réseau de tracés et de gares sont adoptées à l'unanimité. Le comité de pilotage valide à l'unanimité les objectifs présentés par SNCF Réseau pour la suite du projet permettant de maintenir la dynamique du projet, de prendre en considération les demandes exprimées lors de la concertation, de solliciter rapidement une décision ministérielle pour poursuivre l'élaboration du dossier d'enquête publique et engager la mission de financement.

SNCF Réseau transmettra rapidement le dossier afin de solliciter une décision ministérielle pour valider les options de tracés sur les secteurs identifiés dans le diaporama, et la poursuite des études d'approfondissement pour produire le dossier d'enquête d'utilité publique sur les tracés et les positions de gares retenues, et la réalisation parallèle des études complémentaires sur la gare de Cannes-La Bocca et le tunnel dans la vallée de l'Huveaune.

Le comité de pilotage valide à l'unanimité, sur proposition du préfet, que la première phase d'études d'approfondissement soit financée à partir des crédits inscrits au CPER 2015-2020 notamment ceux prévus sur la priorité 2 et des crédits européens, permettant ainsi de maintenir la dynamique du projet et d'engager dès à présent les études concernées. Il acte également l'opportunité de lancer une réflexion sur une évolution des modalités de financement et sur la participation financière des EPCI actuellement non cofinanceurs, et de formuler des propositions des propositions sur ce point au prochain comité de pilotage prévu en septembre 2017.



Stéphane BOUILLON