

Pôle d'échanges multimodal de Nice Saint Augustin

Réunion d'information et de participation du
public du 22 mars 2017

Note de synthèse

Suivi des versions

Version	Date	Commentaires	Auteur	Validation DOD
V1	21/04/2017	Version de travail	Nicaya	
V2	04/05/2017	Version de travail	Nicaya	
VF	15/05/20107	Version finale	SNCF Gares & Connexions	15/05/2017

DATE ET LIEU

22 mars 2017 à 18h30

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 25

EN TRIBUNE

Pierre-Paul LEONELLI	Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur – Conseiller régional
Christian TORDO	Métropole Nice Côte d'Azur – Président de la commission emploi, développement économique
Marie BENASSAYAG	Département des Alpes-Maritimes – Vice-Présidente déplacements
Jacques FROSSARD	SNCF Réseau – Directeur territorial PACA
Jean-Christophe LEYDET	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur – Chef de mission prospective
Laurent CARRERE	Métropole Nice Côte d'Azur – Directeur tramway et mobilité durable
Yvette LARTIGAU	Département des Alpes-Maritimes – Directrice des transports
Fabien PASTOUR	SNCF Réseau – Responsable territorial Alpes-Maritimes – Monaco – Italie
Damien LATHUILE	SNCF Gares & Connexions – Directeur de projet

DUREE DE LA PRESENTATION DES MAÎTRES D'OUVRAGE : 45 minutes

DUREE DES ECHANGES AVEC LE PUBLIC : 1h00

La réunion est ouverte par Monsieur Christian Tordo, Président de la commission emploi, développement économique de la Métropole Nice Côte d'Azur qui accueille le public. Il présente le projet en mentionnant qu'il permettra de développer l'économie de la Métropole Nice Côte d'Azur, le quartier du Grand Arénas étant destiné à devenir un pôle structurant du territoire Métropolitain. Il ajoute que le Pôle d'Echanges Multimodal sera le point de convergence de tous les modes de déplacements : tramway, train, bus et cars, modes doux et qu'il comprendra deux équipements majeurs qui sont la gare routière et la gare ferroviaire. Il termine son introduction en déclarant que l'objectif de cette réunion d'information et de participation du public consiste à échanger avec les participants sur le contenu du projet et les variantes proposées.

Monsieur Jacques Frossard, Directeur territorial à SNCF Réseau, retrace la genèse du projet il y a trois ans, avec une commande faite par l'Etat et la Métropole Nice Côte d'Azur d'étudier la faisabilité d'un pôle d'échange multimodal. En trois ans, l'important travail d'investigations, de concertation et d'études qui a été conduit permet aujourd'hui de présenter au public un projet ambitieux.

Madame Marie Bennassayag indique que le Département des Alpes-Maritimes est très favorable au projet qui permettra notamment de desservir le second aéroport de France, indispensable pour l'avenir des Alpes-Maritimes compte-tenu de sa dynamique économique et touristique. Elle précise que ce qui est présenté ce soir en réunion publique est le fruit d'un travail en commun avec les

partenaires et les parties prenantes, élaboré et partagé de concert avec les élus.

Monsieur Pierre-Paul Leonelli, excuse Monsieur Philippe Tabarot qui n'a pas pu être présent ce soir. Il indique que le projet s'insère dans la stratégie régionale d'amélioration globale des infrastructures ferroviaires notamment dans les Alpes-Maritimes. Il ajoute que le projet contribue à améliorer les conditions de voyage des usagers de la ligne ferroviaire la plus fréquentée de France (après l'Ile-de-France). Il rappelle que la gare actuelle Nice Saint-Augustin est très importante mais n'est aujourd'hui plus adaptée au volume de passagers et à la qualité d'offre de services attendue. Il poursuit en ajoutant que le projet contribue grandement à l'amélioration des services TER qui eux-mêmes contribuent à la mobilité métropolitaine et départementale. Il indique que la Région est favorable au positionnement de la future gare compte-tenu de l'offre multimodale qu'il permet de développer. L'usager et les conditions de transport sont au centre des préoccupations de la région et ce projet permettra une nette amélioration dans ces domaines. Il précise qu'en parallèle au projet, la rénovation de nombreuses gares est programmée par la Région, notamment les gares de Nice Riquier et de Cagnes-sur-Mer. Enfin, il termine en évoquant que le projet présenté ce soir est bien distinct du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur et qu'il est déterminant car il permettra la création de la future gare TGV, équipement très important pour désaturer le nœud ferroviaire azuréen.

Après l'introduction liminaire de Stéphane Saint-Pierre, assistant à la maîtrise d'ouvrage pour la concertation, la réunion publique s'est déroulée en deux temps :

- Présentation, par SNCF Gares & Connexions, du projet et ses composantes ainsi que des variantes et options d'aménagement soumises à la concertation publique ;
- Echanges avec les participants.

1 Présentation du projet par SNCF Gares & Connexions

Le support de présentation utilisé est joint à la présente note de synthèse.

2 Echanges avec les participants

Nota : Les interventions des participants sont reprises de façon littérale. Les éléments de réponse apportées par les différents maîtres d'ouvrage sont rapportés de façon synthétique.

- **Monsieur Molinari** – Gir Maralpin

« Vendredi 11 mars je me suis rendu déposer les observations pour le Gir Marlapin à la nouvelle Mairie de Nice Saint-Augustin. Il n'y avait aucune observation déposée et tout de suite après à la gare de Nice Saint-Augustin, j'ai ouvert le cahier d'observation à la page 2 et entre la page 2 et la page 12 ou 11, peu importe, les pages étaient absentes, arrachées du registre. J'ai signalé ça au guichetier SNCF qui n'a pas vue directe sur le registre et qui m'a dit être dans l'incapacité de surveiller ce registre et il est évident qu'à Nice Saint-Augustin à ces heures-là, il y a foule et le guichetier est dans l'impossibilité même de servir les clients. Alors je pose la question aux gentils organisateurs de cette concertation : vous avez employé des moyens énormes d'information, vous nous avez reçus à Marseille, certains d'entre nous, pour nous expliquer en long et en large le projet. Vous annoncez un peu tardivement l'ouverture de la concertation, nous avons reçu l'annonce le soir de l'ouverture qui

était à 8h du matin et vous n'êtes pas capables d'assurer la surveillance d'un registre qui a une importance capitale en matière de concertation. Autrement dit, il y a plusieurs pages du registre sur lesquelles des citoyens ont apposé des observations qui ont disparu et maintenant je demande à SNCF Réseau de mettre les moyens à disposition de Nice Saint-Augustin pour que la responsabilité du registre ne soit pas sous le seul regard du guichetier. Vous avez des moyens humains pour organiser cette concertation, mettez-les au service des citoyens qui veulent exprimer leur avis. J'interviendrais plus tard si j'en ai l'occasion ».

- **Une participante qui ne s'est pas présentée**

« Pour ces permanences, c'est un peu fort de nous annoncer ce soir que vous ne savez pas la date de la prochaine permanence, on est arrivé fin mars ».

REPONSE – DAMIEN LATHUILE (SNCF G&C)

- Le guichetier prend des photos régulièrement pour sauvegarder les expressions du registre
- La maîtrise d'ouvrage prend note des remarques faites pour améliorer les conditions de surveillance et une réponse sera apportée à cette problématique
- Concernant les permanences, la date est conditionnée par la météo. Une première permanence a permis à la maîtrise d'ouvrage d'échanger sur le projet avec une dizaine de personnes.

- **Monsieur Lornière**

« Je suis un abonné en carte zou, je voyage pas mal en TGV et je suis un des premiers abonnés Auto bleues. Je vais tempérer un peu les propos de Monsieur Molinari car je me suis rendu ce matin, cet après-midi plus exactement à 13h15, en mairie annexe de Nice Saint-Augustin et mes propos vont s'adresser à l'adjoint à la propreté et adjoint au maire de Nice qui est présent ici. J'ai eu un accueil extrêmement courtois. En effet, j'ai pu voir dans le hall d'accueil de la mairie de Nice Saint-Augustin les 3 panneaux et le registre était sous bonne garde derrière le comptoir, on m'a proposé très aimablement de le remplir. J'ai demandé à avoir un document de la concertation, celui-ci parce que j'avais une heure d'attente pour me faire établir la validation de ma signature, m'a obligé à revenir en fin d'après-midi à 16h50 et à 16h50 en effet deux documents avaient été déposés à la mairie de Saint-Augustin donc je vous informe qu'à la mairie de Nice Saint-Augustin, un des lieux de dépôt, les conditions sont bonnes.

Ma deuxième question va porter sur l'adresse du site internet que vous avez mentionnée sur le slide et que je revois sur cette plaquette qui est la suivante, le site : <http://sn.cf/pem-nice-st-augustin>. Est-ce que la société des chemins de fer français nationale est devenue la société nouvelle des chemins de fer français puisque je crois que c'est l'acronyme qui est laissé pour les mots « sn » je crois que tout un chacun l'aura corrigé mais qu'il va s'agir pour vous de le faire valider.

Si je peux poursuivre je vais avoir deux questions concernant en effet, cette pré-future gare LGV et cette gare j'ai eu l'occasion, étant passionné de transports, de me rendre en 2008 sur la ville de Reims en Champagne et notamment de découvrir la gare de Reims TGV Champagne. Pour faire court c'est là, à 20 kilomètres en amont qu'a été battu, cocorico, le record du monde de vitesse en train à 572,64 km/h. Donc j'ai pu en effet passer une heure dans la passerelle supérieure, puisqu'on est proche de cette configuration, avec des demandes d'autorisation bien sûr, mais de voir quelque chose d'extrêmement intéressant : les TGV qui font pas encore dans cette configuration là à l'époque mais enfin le Strasbourg-Paris mais après du Strasbourg-Reims-Paris qui s'arrêtait donc en gare mais

aussi du TER, mais aussi d'un train grandes lignes et de l'inter-cité. Je pense qu'avec l'interconnexion tramway imaginée la visite de ce site et l'inspiration qui pourrait venir à vos ingénieurs seraient extrêmement intéressants. Et puis enfin je vais conclure avec en effet mes propos de présentation : je suis en effet un abonné Auto bleues je voulais savoir si comme la station T2 de l'aéroport Côte d'Azur va être ouverte notamment au système flex, c'est à dire qui permet d'y venir déposer une voiture sans avoir à forcément la reprendre, est-ce que le pont ouvert aux transports publics, aux transports communs, sera ouvert à ce type de véhicules propres ? Merci. »

REPONSE – DAMIEN LATHUILE (SNCF G&C)

- Concernant l'adresse internet du projet, il s'agit d'un raccourci d'adresse. L'adresse est bien la bonne et le site fonctionne bien.

REPONSE – LAURENT CARRERE (MNCA)

- Le pont rail est réservé aux tramways, aux bus/cars et aux circulations douces. Il apparaît difficile d'y autoriser le passage de voitures individuelles, même pour les voitures électriques.

- **Monsieur Raybaud** – Association des Amis du Rail azuréen

« Je viens sur le projet et son phasage. Vous avez parlé de la phase 1 et j'en venais à la phase 2 qui est censée commencer vers 2023. Je voulais m'assurer que cette phase 2 est bien destinée à préparer l'arrivée de la Ligne Nouvelle, sachant qu'évidemment ce sera conditionné par l'évolution du projet de Ligne Nouvelle. Merci.

Nous avons participé aux phases de concertation pour Ligne Nouvelle donc je crois que nous avons eu une réunion ici vers la fin octobre et vous nous aviez présenté un projet de gare multimodale tel qu'il sera forcément à l'horizon 2030. »

REPONSE – DAMIEN LATHUILE (SNCF G&C)

- La gare Nice Saint-Augustin n'est pas une première étape du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur mais bien un projet indépendant, essentiel au développement économique et vital. Les deux projets sont cohérents et compatibles, et l'espace est préservé pour permettre la construction de la future gare TGV de Nice Aéroport, en lien avec la ligne nouvelle.
- Concernant la concertation sur la Ligne Nouvelle, la réunion publique présentant la gare à l'horizon 2030 présentait un projet de gare internationale. La gare Nice Saint-Augustin est d'envergure régionale. Les deux projets sont bien distincts.

- **Monsieur Jean-Philippe Péglion** – Président des transporteurs de voyageurs des Alpes-Maritimes et président de la commission mobilité de la CCI Côte d'Azur

« Tout d'abord un témoignage : on considère que cet outil est un outil très important pour le devenir de la mobilité dans le département des Alpes-Maritimes, qu'effectivement il doit contribuer à favoriser et surtout à fluidifier le trafic des automobiles parce que ça c'est aussi les objectifs si on veut que

l'activité économique se développe.

En second lieu je voudrais poser deux questions par rapport à la présentation qui a été faite : j'ai vu que le report modal bus-tram devait s'effectuer en 2018, est-ce que c'est la globalité du trafic autocars, donc je suppose qui vient de l'ouest des Alpes-Maritimes, voire du nord et de la plaine du Var et des vallées, ou est-ce qu'à terme il y aura également après en 2021 un report sur le pôle multimodal à la ligne 3 du tramway à Saint-Isidore ? »

REPONSE – LAURENT CARRERE (MNCA)

- Le plan de restructuration du réseau des bus est actuellement en cours d'étude avec une mise en service du tramway jusqu'à Jean Médecin en 2018-2019. En phase transitoire (2018 à 2020), la gare routière n'existant pas encore, les bus seront directement connectés à l'arrêt de tramway. Une adaptation au fur et à mesure du réseau est prévue. Les lignes express (vers Cannes ou l'aéroport par exemple) seront maintenues en l'état. Les lignes Vauban seront maintenues.

- **Monsieur Antoine Marquez** – représentant ELV des vallées de Cagnes et du Var

« J'ai bien noté que l'accès aux quais est à plus 7 mètres puisque c'est le niveau 10 par rapport au niveau 3. Il y a bien 7 mètres de dénivelé ?

Je pose une question, puisque l'accès automobile est pratiquement interdit, arrivé au niveau de la gare : pour les PMR, personnes à mobilité réduite, quel sera leur parcours pour accéder aux quais ? Comment on va faire pour les amener à la gare et les amener aux quais ? Donc une simulation pour les personnes handicapées comment on va faire pour prendre le quai et ensuite vu que c'est un mode de connexion multimodal pour les vélos, comment on va faire pour mettre les vélos dans les trains et quelle est la simulation pour le faire ? »

REPONSE – FABIEN PASTOUR (SNCF RESEAU)

- L'accès PMR sera assuré par les ascenseurs qui permettent d'accéder aux quais. Les personnes à mobilité réduite pourront se rendre sur l'esplanade en ascenseur quelques soient les variantes.

REPONSE – DAMIEN LATHUILE (SNCF G&C)

- Le projet a été soumis aux associations des personnes à mobilité réduite. Des réunions complémentaires seront organisées dès septembre 2017 pour prendre en compte tous les types de handicaps.
- Concernant le vélo, c'est au transporteur de répondre à cela. Pour accéder aux quais, l'utilisateur pourra soit emprunter les ascenseurs, soit les escaliers en portant son vélo.

- **Monsieur Molinari** – Gir Maralpin

« Vous donnez beaucoup de précisions sur tout ce qui est aménagements urbains en quelques sorte, accessibilité et intermodalité. Ce qui nous intéresse nous qui travaillons sur le ferroviaire depuis plus de 20 ans, c'est de connaître la disponibilité en matière ferroviaire de tout le secteur, c'est-à-dire connaître les tracés de voies telles qu'ils sont, les emprises telles qu'elles sont et réfléchir à partir de

cela sur des améliorations que nous pourrions apporter à votre projet qui est excellent en soit. Il n'y a pas de remarque désagréable à formuler, mais tout de même notre souci, depuis le début, c'est le renforcement de l'infrastructure ferroviaire entre Nice Saint-Augustin et Nice Ville ; c'est à dire il y a un projet de troisième voie qui est encore valide jusqu'en 2023 et nous souhaiterions qu'un travail de réflexion soit mené sur la réalisation de ce tronçon de troisième voie, entre Saint-Augustin et Nice Ville, d'autant qu'à Saint-Augustin existe la voie pour le garage de train de fret. L'emprise de la troisième voie existe, on pourrait peut-être en tirer parti à peu de frais pour disposer avec le quai qui le jouxte d'un arrêt voyageurs, dans des circonstances particulières peut-être, ou mieux en régime permanent c'est-à-dire avoir là, à Saint-Augustin, une gare à trois voies en cohérence avec la troisième voie pour suivre jusqu'à Nice ville. Autrement dit, votre projet est bien dans le principe mais il n'a pas été assez fouillé. Vous ouvrez une concertation et bien profitons de la concertation pour mettre tout à plat et examiner toutes les possibilités de valoriser une emprise ferroviaire, c'est la dernière dont nous disposons sur le littoral. Alors, tout l'avenir de la Côte d'Azur en dépend, tout l'avenir de la qualité des dessertes en dépend, ne faisons pas un travail à moitié et travaillons ensemble pour les quelques jours qu'il nous reste. On pourrait peut-être supposer que vous allez prolonger le délai puisque cette concertation ne se déroule pas comme vous l'imaginiez au départ et comme souhaitable voilà la demande que je fais au nom du Gir Maralpin et aussi au nom d'autres associations qui partagent notre point de vue. »

REPONSE – FABIEN PASTOUR (SNCF RESEAU)

- La voie de garage permet de recevoir les trains de marchandises. Pour l'utiliser en troisième voie, il conviendrait de modifier la signalisation, ce qui serait envisageable ultérieurement. On peut imaginer cet aménagement en troisième voie comme une amélioration prochaine.

REPONSE – JAKES FROSSARD (SNCF RESEAU)

- Le projet de base était de rapprocher la halte gare de l'aéroport rapidement. En matière de fonctionnement ferroviaire, cela n'est peut-être pas totalement satisfaisant mais cela correspond à l'impératif de faire au plus vite.

- **Monsieur Molinari – Gir Maralpin**

« Je voulais dire que dire ça en présence de Monsieur Tordo alors qu'il se consacre depuis plusieurs années à l'aménagement de la plaine du Var dans le cadre de l'opération d'intérêt national qui est un projet extrêmement ambitieux. Ne me dites pas que pour des raisons sordides d'économies vous risquez de compromettre le fonctionnement du système ferroviaire actuel. La LN ne sera pas engagée avant très longtemps et de toute façon la Ligne Nouvelle elle s'arrête à Nice Saint-Augustin. Et nous insistons sur le fait qu'entre Nice Saint-Augustin, il reste à faire la troisième voie et à l'occasion de ce projet réfléchissons, réfléchissez, donnez des chiffres. Ils ne sont pas tellement élevés en fait, nous les connaissons les chiffres de la troisième voie depuis Cagnes-sur-Mer, c'est pas démesuré en regard des 4 milliards 200 millions que vous affichez pour la LNPCA, alors soyons sages, pensons au présent, pensons aussi à un avenir qu'il ne faut pas compromettre, c'est ma suggestion nous sommes à votre disposition pour en discuter. »

- **Madame Desportes-Jenning** – Basta Ligne Nouvelle Biot

« Si je puis me permettre, je veux simplement dire, puisque Monsieur Molinari me permet d'exprimer notre point de vue, qu'il ne faut pas hypothéquer la possibilité d'une 3ème voie ; ça n'est pas joué encore la Ligne Nouvelle et nous nous préconisons de prolonger la troisième voie littorale donc nous voulons nous assurer que votre projet ne compromet pas la possibilité de ce prolongement de la troisième voie littorale, merci. »

REPONSE – CHRISTIAN TORDO (MNCA)

- Il y a également urgence à desservir l'urbain également. Concernant l'aspect financier, il s'agit de prendre en compte de manière rigoureuse l'argent public sans toutefois sacrifier l'avenir.

REPONSE – JACQUES FROSSARD (SNCF RESEAU)

- L'objectif est d'utiliser l'argent public au mieux compte tenu de l'arrivée future du projet de Ligne Nouvelle. Pour cela, il convient de concevoir pour le pôle d'échanges un projet qui ne nécessitera pas trop de dépenses pour adapter le site au projet de Ligne Nouvelle.

REPONSE – FABIEN PASTOUR (SNCF RESEAU)

- Concernant la question de Madame Desportes-Jenning, les quais n'obèrent pas l'évolution vers des projets futurs.

- **Madame Brigitte Gourmanel** – ADEC

« C'est un dossier que je suis depuis le début de la LGV. On a suivi l'évolution de la philosophie de la Ligne Nouvelle. On est passé d'une ligne TGV à une amélioration des transports du quotidien, donc je m'inquiète quand même de ce que ce projet de Ligne Nouvelle va permettre une multiplication par 5 – c'est ce qui est inscrit, c'est ce qui est promis par SNCF – de transport de fret. Or dans tous les volets de gares ou de transport que je vois on ne parle pas du fret. Est-ce qu'au niveau de cette gare, sachant que la ligne nouvelle ne sera pas mixte, donc le fret multiplié 5 va continuer de circuler sur la ligne historique, donc arriver dans cette gare, est-ce que vous envisagez donc une plateforme pour ce fret ? Est-ce qu'il y aura une connexion avec une plateforme logistique ce qui paraît indispensable compte tenu qu'on a quand même l'OIN avec des projets assez importants et des besoins plus le développement économique de la Métropole, plus tout le département, plus que la position centrale de ce fret nous paraît quand même, enfin de cette plateforme logistique, nous paraît importante ? Je rappelle que la Ligne Nouvelle va traverser le Var difficilement, apparemment arriver à Saint-Augustin et repartir sur deux pieds jusqu'à Vintimille. Les trains vont circuler à la vitesse des TER compte tenu de l'inter-station qui est insuffisante pour la montée en vitesse, donc nous on ne risque pas d'avoir des trains qui battent des records de vitesse : de Cannes à Nice les trains n'ont pas le temps de monter en vitesse pour freiner. J'aimerais qu'on ait une vision un peu globale des besoins que nous avons dans le futur ; j'ai bien compris que là on dégage vite fait la gare de Saint-Augustin actuelle, on a d'autres projets sur ce secteur-là et on l'installe pour la connecter avec la ligne de tram, très bien. Je m'inquiète aussi quand même du dénivelé par rapport du risque inondable, ça c'est un risque qu'on a déjà vécu et je pense que ça va continuer avec le changement climatique, etc. C'est quelque chose qui risque de revenir mais j'aimerais bien aussi qu'on aille plus loin que juste le transport par les tram, de ces voyageurs et les stationnements compte tenu qu'on a 75 000 passagers à Saint-Augustin, les stationnements, les 200 places de parkings me paraissent un peu léger.

Je voudrais la parole après s'il vous plait. »

REPONSE – FABIEN PASTOUR (SNCF RESEAU)

- Concernant le fret, la gare Nice Saint-Augustin se situe dans un secteur à changement : un point de service en garage permet de ne pas gêner les trains voyageurs. Le projet est considéré dans un contexte plus large, donc il n'est pas prévu de plateforme pour le fret.

REPONSE – (MARC BENEMBAREK) EPA PLAINE DU VAR

- Concernant les inondations, le projet est conçu pour être conforme au Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) : l'infrastructure autorisée par le règlement et les locaux d'accueil des usagers sont situés au-dessus de la côte donc pas en zone inondable. Des simulations hydrauliques sont également menées dans les cas les plus défavorables (cas de ruptures de seuils les plus défavorables) pour nous assurer que le projet est conforme aux règles et permet de ne pas mettre en péril les usagers.

REPONSE – LAURENT CARRERE (MNCA)

- Les voies alentours sont inondables. Le service tramway sera évidemment interrompu en cas d'inondation. En cas d'inondation, il y a un arrêt total de l'exploitation. Sur l'aspect réglementaire, la dalle permet de ne pas poser de problème de sécurité des personnes. Concernant le matériel, des protections seront mises en place afin qu'il ne soit pas abîmé en cas d'inondation.

• **Madame Sylvie Bonali** – Association CAPRE

« Tout à l'heure Monsieur nous disait de prendre exemple sur la gare de Reims. Moi l'année dernière je suis allée au Mans et j'ai été agréablement surprise car j'ai pu tirer ma valise à partir de la sortie du train et faire rouler ma valise sur tout le parcours. Quand on arrive à Nice Thiers, c'est vraiment déplorable. Il y a souvent des personnes âgées malgré tout, beaucoup de touristes, chargés. L'escalator la plupart du temps est en panne, je me dis c'est pas possible que dans une ville comme ça très touristique. Mais bientôt c'est terminé puisqu'on va nous faire un projet de renommée internationale : la gare multimodale d'une métropole pleine d'ambitions. On va remédier à ça mais toute à l'heure j'ai cru comprendre qu'il y aura juste un ascenseur, pareil il y aura toujours le même problème ? »

REPONSE – FABIEN PASTOUR (SNCF RESEAU)

- La gare est en cours de réaménagement à Thiers, il y aura plusieurs modes d'accès aux quais. La gare de Riquier sera bientôt en travaux lesquels permettront également plusieurs accès. Pour Nice Saint-Augustin, l'accessibilité est assurée avec les escaliers et les ascenseurs. La Ligne Nouvelle permettra un aménagement de plus grande envergure avec d'autres moyens d'accessibilité. Les solutions sont adaptées à l'envergure des projets.

- **Monsieur Nallino – Amis du rail**

« Je me félicite de tous ces travaux qui ont été entrepris pour la mobilité notamment le tram, le ferroviaire etc. et je pense que la ville de Nice va vers un avenir qui sera plus mobile qu'aujourd'hui. Néanmoins, on a parlé toute à l'heure de la gare multimodale et notamment avec la gare de Saint-Augustin, la future halte, et on se rend compte qu'il n'y aura pas de parking et on nous a dit aussi qu'il n'y en aura pas non plus dans le futur alors, on a eu la gare des betteraves et on sait qu'il y aura un pôle multimodal sans parking, ça ce sera unique au niveau de la France. Alors c'est déjà une question, d'autant qu'il y a des terrains à proximité, j'ai vu qu'il y a des terrains immobiliers en construction etc. dans lesquels on pourrait au moins proposer quelques parkings, pour les gens qui descendent des collines. Et si on regarde la halte de Saint-Augustin, nous avons un parking qui est à la Victorine qui sert très bien, il y a toute la rue qui descend et qui dessert très bien mais après elle est déplacée à 500 ou 800 mètres alors c'est différent. Donc il faudrait peut-être envisager et voir dans quelles conditions on peut améliorer ce système.

La deuxième question qui me vient à l'esprit, c'est qu'on va dégager la gare de Saint-Augustin, il va rester là des espaces. Or ces espaces on avait envisagé il y a très longtemps, parce que lorsqu'on parle de troisième voie l'association les Amis du Rail l'a proposée avec le Gir Maralpin, donc il y a quelques années, et cette troisième voie elle était programmée en 2001. Entre temps, il y eu plusieurs péripéties, et on en est arrivés à la LGV et on arrive à destination de cette troisième voie qui stoppe à Cagnes-sur-Mer. Donc d'aujourd'hui jusqu'à 2030 et même au-delà on va avoir un nombre de TER qui va augmenter, un nombre de trains, aussi donc il me semblerait que maintenir et envisager la construction de la troisième voie jusqu'à Nice Ville c'est un minimum, parce qu'il en faudrait quatre de voies, notamment si nous avons comme nous avons eu à plusieurs reprises entre Nice ville et Saint-Augustin, il y a deux voies, si vous avez une voie qui est obstruée on ne peut pas aller nulle part, il reste une voie pour l'ensemble des circulations. »

REPONSE – CHRISTIAN TORDO (MNCA)

- Concernant les parkings, dans le cadre du Grand Arénas on travaille à une offre de stationnement suffisante pour répondre aux besoins.
- Il conviendrait de recentrer les échanges de ce soir sur le pôle d'échanges multimodal et non sur la troisième voie.

- **Madame Brigitte Gourmanel – ADEC**

« Je voudrais faire remarquer qu'on est tout sauf sur du minimaliste maintenant je trouve qu'effectivement les projets sont assez énormes ; si on envisage la possibilité du fret multiplié par 5, c'est une des choses qui ont été données sur la ligne historique, on peut rappeler qu'il reste une voie ferrée qui arrive jusqu'au MIN actuel et que donc ça paraît une possibilité de gâchis monumental de ne pas utiliser cette possibilité de desserte. Alors vous allez dire qu'on a beaucoup mieux avec le MIN : le MIN avec l'accès 15 kilomètres plus haut avec toutes les infrastructures routières qu'on veut nous faire et qui semblent irréalisables. Nous sommes ici sur la desserte du pôle multimodal, je veux quand même rappeler à l'assemblée que nous avons sur le MIN actuel...

Le CAPRE 06 soutient complètement ce qu'a dit Monsieur Molinari pas seulement sur la troisième voie mais sur l'ensemble de ce qui a été dit et nous voulons réclamer une régularisation correcte de la consultation à savoir qu'il est absolument anormal que les gens qui viennent mettre leurs remarques ne puissent pas avoir accès aux remarques déposées déjà de manière antérieure, j'insiste là-dessus, ce sont des entourloupettes qu'on nous fait régulièrement par exemple sur l'enquête qui avait été faite

sur les digues du Var, voilà merci. Pour l'inondabilité vous n'avez convaincu personne. »

REPONSE – CHRISTIAN TORDO (MNCA)

La troisième voie et le déplacement du MIN ne font pas l'objet de la concertation publique.

- **Monsieur Rémi Quinton** – Association TGV Développement Nice Côte d'Azur

Moi je voudrai vous dire que je suis totalement favorable au projet qui nous a été présenté ce soir et c'est une très bonne chose également de l'avoir distingué du projet de Ligne Nouvelle, que personnellement je souhaite, mais on ne sait effectivement pas s'il va aboutir, celui-là on sait qu'il est dans des envergures qui font qu'il aboutira et qu'il devra aboutir. Personne ne s'est trop épanché sur le choix des variantes sauf pendant la présentation, mais je pense que clairement, c'est la variante 1bis vers laquelle il faut aller, c'est à dire la passerelle complète et la gare en accès bifaces. C'est-à-dire, moi je ne suis pas de ce quartier là mais je suis d'Antibes, et je vois à Antibes le fait d'avoir la gare d'un côté et la gare routière de l'autre et devoir faire un cheminement incroyable pour passer d'un côté à l'autre c'est vraiment gênant. Quitte à faire un truc nouveau autant le faire bien de ce point de vue-là.

De la même façon, l'espace pour les voyageurs et de vente des billets etc. ça me paraîtrait totalement incongru qu'il soit à côté de la gare routière ou soit à côté de la gare ferroviaire, donc il faut qu'il soit à côté de la gare routière et de la gare ferroviaire.

Il y a un auvent sur une des solutions qui me paraît un peu léger, enfin quitte à faire un espace voyageurs autant faire un vrai bâtiment voyageurs même s'il est temporaire par rapport à la gare TGV ultérieure, faisons un truc qui donne l'envie aux gens de prendre les transports publics et qui les mette pas dans des choses complètement étriquées.

J'ai une question que je me pose, elle n'est pas tout à fait liée au Pôle d'échanges multimodal, ça va un peu rejoindre la question des parkings : pour quelqu'un comme moi qui vient de l'ouest du département, à supposer que je veux aller à Nice, j'arrive en voiture mais je me dis par contre que je ne veux surtout pas entrer dans le cœur de Nice car c'est toujours une galère incroyable, mon cheminement depuis l'A8 pour arriver jusqu'à ce pôle multimodal est-ce que c'est des choses qui sont prévues dans le projet ou dans des projets annexes ? Est-ce que c'est quelque chose qui sera facile ? Est-ce que je sors de l'A8 est-ce que en 5 minutes je peux me garer et prendre un TER ou un tram ou un bus ou est-ce que c'est quelque chose qui va me faire renoncer à cette solution là et je vais aller jusqu'à Nice complètement en voiture ?

Et le dernier point, alors je suis désolé, je vais reparler de la troisième voie, mais il me semble qu'en lisant le projet et même en regardant les maquettes, le projet est dimensionné dans un premier temps à deux voies et ultérieurement si je me souviens de ce qui s'est dit dans la concertation Ligne Nouvelle, il est fait pour être porté à 6 voies, éventuellement 8 voies. Je me dis qui peut le plus peut le moins, si on peut mettre 6 voies dans le cadre de la Ligne Nouvelle et que pour une raison x ou y la Ligne Nouvelle ils aient décidé de pas la faire, j'imagine que mettre une deuxième voie ou n'en mettre que 4 ce sera toujours possible ?

Et ma troisième question par rapport à la gare de Nice Saint-Augustin actuelle, vous avez dit qu'elle serait fermée aux voyageurs c'est logique, on va pas faire deux gares à 200 mètres l'une de l'autre ; les espaces de cette gare là il deviennent quoi ? C'est un point qui est abordé dans la brochure j'ai vu il y a le prolongement de la voie Mathis et il y a aussi le fait de porter le système ferroviaire à 4 voies ultérieurement, donc est-ce que vous pouvez nous confirmer ici que, c'est des choses que j'ai lu sur internet, ça peut-être des rumeurs, mais y a des gens sur internet qui disent « oui vous nous faites tout ce truc là pour récupérer les emprises de la gare Saint-Augustin actuelle et vous voulez juste faire

un projet routier et complètement bloquer le développement du ferroviaire ». Est-ce que vous pouvez nous confirmer que le développement du ferroviaire à la gare de Nice Saint-Augustin actuelle il reste possible y compris quand vous aurez votre projet de voie Mathis déviée ? Voilà ça s'adresse un peut à tout le monde du coup.

REPONSE – FABIENT PASTOUR (SNCF RESEAU)

Concernant le nombre de quais, le projet est évolutif. Il est possible d'adapter les quais et d'en augmenter le nombre.

- Concernant le devenir de la gare Nice Saint-Augustin actuelle, celle-ci sera fermée lorsque la nouvelle gare sera mise en service. Ces emprises sont préemptées pour le développement futur des infrastructures ferroviaires. Les délaissés ferroviaires pourront-être laissés aux agglomérations, par exemple pour le projet de voie Mathis.

REPONSE – LAURENT CARRERE (MNCA)

Pour prendre le tramway à Saint-Augustin en venant en voiture depuis Antibes, il sera possible de se stationner au CADAM.

- **Un participant qui ne s'est pas présenté**

« J'avais plusieurs questions mais puisque vous êtes pressés, je vais poser juste une question alors ne m'engueulez pas si je suis hors sujet ; si j'ai bien compris les plans, il me semble que les bâtiments se trouvent d'après ce que j'ai compris sur le MIN c'est vrai ça ? Je ne pensais pas que c'était la vocation du MIN d'avoir des projets immobiliers. Les bâtiments-là c'est sur le MIN non ? Les bâtiments blancs à droite côté nord ? »

REPONSE – CHRISTIAN TORDO (MNCA)

En effet, le projet du Grand Arénas prévoit des projets hôteliers et de bureaux au niveau du MIN à côté de la gare.

L'ensemble des participants à la réunion ayant pu intervenir à travers la formulation de questions ou l'expression d'avis, la réunion de termine. Stéphane Saint-Pierre du cabinet Nicaya conseil (assistant à SNCF Gares & Connexions pour la concertation publique) remercie le public pour sa participation.

Fin de la réunion publique de concertation.