

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Collège des Acteurs

27 juin 2017 - NICE

PRESENTS (cf. feuille de présence en annexe)

M. le garant de la concertation :

M. Philippe QUEVREMONT

Membres du Collège des acteurs :

Association bagnolaise d'information – Membre du collectif Est-Var développement transports	CARPENEL	Audrey
Association Basta Ligne Nouvelle Biot	CHEMIN SENS-MEYE UDOURNIL ZAMPETTI	Patricia Catherine Nicole Maurizio
Association Stop Nuisance Cuers	CHEVRET DUCREUX	Nadyne Ilda
Association des citoyens laurentins – ACL	COUSINIE	Christiane
FNAUT PACA	CRETIN	Philippe
Communauté d'Agglomération Dracénoise	DECOMPTE	Frédéric
Association TGV et Développement Var-Nice Côte d'Azur	DELAY	Aurélien
Association Stop TGV Coudon	ENDERLE	Aurelia
Chambre de Commerce et d'Industrie de région Provence Alpes Côte d'Azur – CCIR	GIOFFREDO	Anne
Association de Défense des Habitants de l'Est du Cros Association Région Verte, Association FNE	GOURMANEL	Brigitte
Association COFHUAT	HENAFF	Robert
Association Défense des Sites et de l'Environnement d'Azur (GADSECA)	HEUSE BREUIL	Bernard JF
Particulier	HUGOL	Julien
Association Défense Environnement Villeneuve – ADEV Conseiller municipal Villeneuve-Loubet	JOVER	Serge
Stop LGV Sanary	LIEUTAUD VUILLEMIN	Michel Pierre
FNAUT Toulon	MALASPINA	Jean-Pierre
GIR Maralpin	MOLINARI	Jacques
Particulier	MALASPINA	Martine

Particulier	OLIVERO	Mireille
Train Avenir Centre Var	PERNOUD GARENNE	Jean-Claude Gaston
Particulier	PRIVE	Marc
Association farlédoise	REAU	Simone

Et :

SNCF Réseau – Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur Directeur Régional Adjoint	ILLES	Jean-Marc
SNCF Réseau – Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur	CHERRIER	Jean-Michel
SNCF Réseau – Pôle Concertation	KARLIN	Christophe
SNCF Réseau – Chargée de communication	LABBAT	Annick
NICAYA Conseil AMO2C – SNCFR	SAINT-PIERRE	Stéphane
KFH - NICAYA Conseil AMO2C - SNCFR	GONTARD	Laurence

Membres du Collège absents / empêchés le 27 juin 2017 :

Association de Défense des Sanaryens (ADS)	BEAUJEUX	Georges
Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence	DAVID	Jean-Baptiste
Association Saint-Julien Roquefort – Biot	DESPORTES- JENNINGS	Laurence
FARE SUD	GONELLA	Jean
Particulier	GOUDIGUEN	Patrice
ADIHS, Coopératives Agricoles d'Approvisionnement de l'Ouest Varois	KALAC	Christian
Région PACA	LEYDET	Jean-Christophe
APPEL Le Muy	MEILLAUD- BOFFARD	Marie-Laure
Association du Parc d'Activités de Gémenos & Syndicat des Paluds d'Aubagne	MONDINI	Pascal
Association des Amis du Rail Azuréens	NALLINO CAROTENUTO	Germain Daniel
APROTIBAC Biot	PILLET	Véronique
Association Sollies-Pont Avenir	RAIMOND	Jean
Ville d'Aubagne	ROUSSET	M.
Syndicat des Propriétaires Forestiers du Var	ROUX	Frédéric
SGAR	TEISSIER	Olivier



Jean-Marc ILLES et Jean-Michel CHERRIER accueillent les membres du Collège des acteurs pour cette 6^{ème} réunion.

PRESENTATION DE JEAN-MARC ILLES, DIRECTEUR DU PROJET LNPCA

Après avoir présenté l'ordre du jour, Jean-Marc ILLES présente son parcours professionnel.

Il rappelle ensuite les objectifs de la réunion :

- Partager l'information relative à l'actualité du projet et les grandes étapes depuis la fin de la concertation de 2016
- Echanger sur la démarche de concertation continue en cours d'élaboration et qui sera proposée au COPIL de l'automne
- Porter à la connaissance des participants la Charte de participation du public établie par le Ministère de l'environnement et signée par SNCF Réseau.

QUESTIONS POSEES / THEMATIQUES ABORDEES

Partie 1 : La concertation de 2016

Jean-Michel CHERRIER présente le bilan et les enseignements de la concertation publique de 2016.

Partie 2 : Les suites de la concertation de 2016

Jean-Michel CHERRIER présente les suites de la concertation publique et du Comité de pilotage du 8 février 2017, jusqu'à la signature de la décision ministérielle le 18 avril 2017.

Partie 3 : Le contenu de la décision ministérielle

Jean-Marc ILLES détaille le contenu de la décision ministérielle sur chacun des secteurs géographiques de la LNPCA.

Interventions des acteurs

- Philippe CRETIN, de la FNAUT, confirme que la variante 2 pour la Pauline est la meilleure et considère que le prolongement des 2 voies devrait être réalisé jusqu'en gare de La Crau.
- Catherine SENS-MEYE, de Basta Ligne Nouvelle Biot, indique que la décision ministérielle demande d'étudier l'opportunité du tracé en fonction de la gare de Cannes et qu'elle n'arrête donc rien concernant la gare OAM.
- Anne GIOFFREDO, de la CCI NCA, remarque que la décision ministérielle acte la gare OAM.
 - Jean-Michel CHERRIER et Jean-Marc ILLES précisent que les résultats des études sur la gare de Cannes La Bocca pourront effectivement impacter le tracé de la ligne sur Sophia et que les études sur la gare OAM font bien partie de la décision ministérielle.
- Christiane COUSINIER, de l'Association des Citoyens Laurentins, rappelle l'existence d'un recours européen contre le Projet Stratégique Opérationnel de l'OIN de la Plaine du Var. Elle demande comment la zone Natura 2000 sera prise en compte dans le cadre du franchissement du Var. Elle fait également remarquer que, si la gare de Nice Aéroport est prévue en hauteur, les rails seront en zone inondable. Elle indique que d'autres solutions,

moins chères auraient pu être trouvées et regrette l'absence de concertation quant au choix du positionnement de la gare de Nice Aéroport.

- Brigitte GOURMANEL, de Région Verte, ajoute que le projet se situe en zone urbaine dense.
 - Jean-Marc ILLES répond que dans la solution recherchée, la zone Natura 2000 sera prise en considération et que son existence est bien connue sur cette zone.
 - Jean-Michel CHERRIER précise qu'en raison de la nécessaire jonction entre la LNPCA et les voies existantes sur la commune de Nice, le positionnement de l'axe de la gare de Nice Aéroport est relativement contraint. Cela est renforcé par sa proximité par rapport au fleuve Var. Compte tenu de ces éléments, une arrivée autre que celle retenue, n'est pas envisageable.

Partie 4 : La démarche de concertation continue

Jean-Marc ILLES présente la démarche de concertation continue en cours d'élaboration (voir présentation) et sur laquelle le Collège des acteurs est invité à formuler par écrit ses remarques avant le 10 septembre 2017.

Interventions des acteurs

- Nadyne CHEVRET, de Stop Nuisances Cuers, exprime la crainte que les productions du Collège ne soient pas prises en compte.
- Catherine SENS-MEYE, de Basta Ligne Nouvelle Biot, conteste le fait que pour faire face aux problématiques de saturation, SNCF Réseau propose une solution en étant juge et partie. Elle demande à ce que des preuves soient apportées à l'inadaptation des solutions alternatives proposées.
- Julien HUGOL demande ce que signifie « aménagements du réseau ».
 - Jean-Marc ILLES explique qu'il s'agit des aménagements à réaliser en dehors des gares, notamment sur les voies.
- Nadyne CHEVRET, de Stop Nuisances Cuers, demande comment, en l'absence de COTER, les retours du territoire ont pu être remontés aux derniers COPIL et précise que cela est contraire à la charte de concertation. Elle considère que les expertises proposées par SNCF Réseau arrivent trop tardivement.
- Jacques MOLINARI, du GIR Maralpin, demande à ce que les études réalisées sur les solutions alternatives soient communiquées aux acteurs.
 - Jean-Michel CHERRIER indique que toutes les études sont disponibles sur le site internet du projet.
- Catherine SENS-MEYE, de Basta Ligne Nouvelle Biot, insiste sur la nécessité de transmettre les études réalisées et demande quels seront les moyens, le calendrier et les conditions de réalisation de l'expertise.
 - Jean-Marc ILLES précise qu'un calendrier est joint dans la présentation pour les ateliers thématiques à venir.
- Bernard HEUSE, du GADSECA, demande si les solutions alternatives expertisées seront uniquement ferroviaires.
 - Jean-Marc ILLES confirme que seules les solutions alternatives ferroviaires pourront faire l'objet de l'expertise tierce, SNCF Réseau n'étant légalement légitime qu'en tant que maître d'ouvrage ferroviaire.

- Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, rappelle que la demande d'expertise indépendante et de mise en place d'un observatoire de la saturation ferroviaire sont issues de la concertation de 2016 et que la CNDP a demandé au maître d'ouvrage d'y répondre. Il indique que ce qui est proposé par SNCF Réseau au Collège répond bien à cette demande.
- Jacques MOLINARI, du GIR Maralpin, considère que cette expertise ne répond pas à la demande d'ateliers de travail et souhaite que SNCF Réseau rédige le CCTP et le soumette aux acteurs pour émettre un avis.
 - Jean-Marc ILLES indique qu'il retient cette proposition. Un comité technique restreint de 5/6 personnes donnera un avis sur ce cahier des charges. Sa composition devra être équilibrée entre les différentes tendances. Les candidatures sont attendues au plus tard le 10 septembre prochain.
- Catherine SENS-MEYE, de Basta Ligne Nouvelle Biot, explique que si les difficultés de transport sur le territoire ne sont pas contestées, le fait de limiter les réponses au ferroviaire n'est pas recevable et demande à ce que l'expertise porte sur les besoins de mobilités du territoire et ne se limite pas aux solutions ferroviaires.
 - Jean-Marc ILLES répond à nouveau que seules les solutions ferroviaires seront examinées par l'expert.
- Bernard HEUSE, du GADSECA, ajoute qu'il serait utile de savoir si d'autres solutions moins coûteuses existent avant d'investir 4 Mds d'euros dans la Ligne Nouvelle.
- Serge JOVER, de l'ADEV et conseiller municipal de Villeneuve-Loubet, rappelle que la 3^{ème} voie littorale a été présentée durant des années comme la solution de réponse à la saturation ferroviaire.
- Jacques MOLINARI, du GIR Maralpin, indique que la solution consiste à rendre cette 3^{ème} voie opérationnelle.
- Philippe CRETIN, de la FNAUT, précise que compte tenu de l'augmentation des trafics, le territoire va avoir besoin de la 3^{ème} voie littorale et de la LNPCA et qu'elles sont toutes deux nécessaires.
- Julien HUGOL demande que les études attestant de la saturation soient communiquées ; Il rappelle que, durant la concertation de 2016, SNCF Réseau a indiqué que la saturation était réelle et donc que ces études doivent exister.
- Jacques MOLINARI, du GIR Maralpin, indique qu'une étude similaire sur la saturation ferroviaire a été réalisée en Languedoc-Roussillon, mais que cela ne sert qu'à occuper les associations et à répondre aux exigences de la CNDP.
- Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, indique que la saturation ferroviaire du réseau en PACA étant contestée et que le public s'interrogeant sur la pertinence de solutions alternatives, une expertise tierce est utile pour faire toute la lumière sur la saturation et les études proposées par SNCF Réseau. Il considère comme une chance le fait que le maître d'ouvrage la propose.
- Nadyne CHEVRET, de Stop Nuisances Cuers, demande pourquoi les solutions alternatives devraient se limiter au domaine ferroviaire alors que quand SNCF Réseau a présenté la

situation de thrombose en PACA, tous les modes de déplacement avaient été considérés. Elle souhaite donc que toutes les alternatives, y compris non ferroviaires soient étudiées.

- Jean-Claude PERNOUD, de Train Avenir du Centre Var, explique qu'il faudrait solliciter la Région sur les solutions alternatives car il ne revient pas à SNCF Réseau de gérer l'ensemble des modes de déplacements.
- Michel LIEUTAUD, de STOP LGV Sanary, indique que lors des assises des transports, organisées récemment par la Région, aucun élu n'était présent.
- Jacques MOLINARI, du GIR Maralpin, considère que la saturation ferroviaire est aussi imputable à l'exploitation dont les problèmes sont indissociables du réseau.

Partie 5 : La charte de la participation du public

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, présente la charte de la participation du public publiée par le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer et signée par SNCF Réseau en octobre 2016. Il précise qu'à travers la signature de la charte, SNCF Réseau s'engage à examiner les solutions alternatives et, si elles ne sont pas retenues, à en justifier les raisons, comme cela a été fait en 2016 pour les propositions de FNE et celles du Groupement du Beausset, et comme cela devrait l'être pour celles du GIR Maralpin.

Interventions des acteurs

- Mme Catherine SENS-MEYE, de Basta Ligne Nouvelle Biot, demande, en conséquence de ladite charte, que soient prises en considération les remarques du public et notamment celles de Basta Ligne Nouvelle Biot sur la remise en question des grands projets de transport et sur la justification de la rentabilité du ferroviaire.
- Pierre VUILLEMIN, de STOP LGV Sanary, indique que l'étude des solutions alternatives autres que ferroviaires devra figurer dans les études d'impact du dossier d'enquête d'utilité publique.
 - Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, répond que lors de l'enquête d'utilité publique, le public sera libre de donner son avis et que dans le dossier d'EUP, le maître d'ouvrage doit présenter les alternatives qu'il a étudiées et les raisons qui l'ont conduit à ne pas les retenir.
- Bernard HEUSE, du GADSECA, indique que pour le futur, il est important de savoir si des solutions de type « voiture autonome » ou « bus » ne pourraient pas remplacer la ligne nouvelle.
- Catherine SENS-MEYE, de Basta Ligne Nouvelle Biot, rappelle qu'il s'agit d'argent public qui doit être utilisé à bon escient.
 - Jean-Marc ILLES répond que le projet sera présenté au Commissariat Général aux Investissements et que la commission d'enquête sera vigilante quant à la qualité du dossier d'enquête d'utilité publique. Il rappelle que SNCF Réseau travaille dans le cadre de la commande qui lui a été faite par le ministre via la décision ministérielle.
- Simone REAU, de l'Association farlédoise, regrette que la synthèse du dernier COLAC soit en ligne depuis trop peu de temps et qu'elle comporte des erreurs. Elle indique également que certains acteurs n'ont pas reçu l'invitation au COLAC. Elle craint que les moyens financiers qui seront mobilisés pour expertiser la saturation soient très faibles par rapport aux moyens mobilisés pour les études de la LNPCA.

- Jean-Marc ILLES répond que l'expertise sera conséquente et que SNCF Réseau mobilisera des moyens significatifs.
- Maurizio ZAMPETTI, de Basta Ligne Nouvelle Biot, signale que le bilan de la concertation fait état d'un consensus en faveur de la gare au Fugueiret, ce qui n'est pas fondé et peut être considéré comme de la manipulation.
- Patricia CHEMIN, de Basta Ligne Nouvelle Biot, indique que la gare aux Clausonnes ne peut pas être considérée comme une variante de la gare au Fugueiret, compte tenu de la distance entre les 2 sites.
 - Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, répond que 2 variantes de gares distantes de 1km (Fugueiret et Bouillides) ont été présentées comme différentes à la concertation et que les Clausonnes sont à plus de 1km du Fugueiret, ce qui fait bien de la gare aux Clausonnes une proposition différente de la gare au Fugueiret.
- Philippe CRETIN, de la FNAUT, déclare que la FNAUT est favorable aux lieux retenus pour les gares et qu'elle soutient également la gare de Cannes La Bocca. Il rappelle que Sophia a besoin d'une desserte ferroviaire et que l'intégration de la gare aux Clausonnes est prise en considération par les collectivités locales dans le secteur du futur centre commercial. Il considère qu'il n'est pas constructif que de s'opposer systématiquement à toutes les propositions.

Il rappelle que toutes les métropoles de PACA sont saturées et qu'il n'y a pas de projets alternatifs sur la route (L'A8 bis ne verra pas le jour, les bus sont bloqués dans les embouteillages et les cars Macron ont leurs limites) ou sur la mer (des essais de navettes maritimes ont été réalisés et n'ont pas été concluants pour des raisons météorologiques) qui soit en mesure de répondre aux besoins de déplacement. Il considère en conséquence que le ferroviaire est indispensable et qu'il est important d'être constructif, ce que fait la FNAUT. En effet, il rappelle que la FNAUT ne défend pas spécifiquement le ferroviaire (elle s'est opposée à la ligne Poitiers-Limoges) mais qu'elle défend les transports en commun et soutient le projet de LNPCA.
- Michel LIEUTAUD, de STOP LGV Sanary, constate que le compte rendu du COPIL ne mentionne pas la force de l'opposition au projet et souhaite savoir si le COPIL a été informé de l'existence de cette opposition, et notamment de celle de la Communauté d'Agglomération de Sud Sainte-Baume. Il questionne également SNCF Réseau sur le planning d'intervention de la mission financement et sur l'identité des personnes ayant demandé l'accélération de la Priorité 2 dans le Var.
 - Jean-Marc ILLES répond que la mission financement interviendra avant la DUP, au second semestre 2018 et que TPM a sollicité une accélération de la Priorité 2 dans le Var.
 - Les représentants de la COFHUAT et de la FNAUT indiquent avoir eux aussi demandé cette accélération.
 - Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, explique qu'il a présenté au COPIL et dans son rapport à la CNDP l'état des oppositions au projet.
 - Jean-Michel CHERRIER précise que la présentation faite ce jour au COLAC sur le bilan de la concertation est identique à celle qui a été faite au COPIL, qui a donc bien été informé des oppositions.
- Jacques MOLINARI, du GIR Maralpin, regrette que l'aménagement du territoire n'ait pas été à l'initiative des réflexions sur le projet et considère que la décision ministérielle a été signée dans la précipitation. Il indique qu'un courrier, cosigné par une centaine d'associations et syndicats, a été adressé à la CNDP, pour faire état des manquements de la concertation.

- Ilda DUCREUX, de Stop Nuisances Cuers, demande comment le maître d'ouvrage peut dresser un "bilan positif" de la concertation, compte tenu du nombre plus important d'expressions contre le projet qu'en sa faveur.
 - Jean-Michel CHERRIER explique le bilan de la concertation est positif en ce sens que la concertation a suscité une forte participation et a permis l'expression de nombreux avis.
- Serge JOVER, de l'ADEV et conseiller municipal de Villeneuve-Loubet, indique que rien n'a été fait pour améliorer les transports du quotidien depuis de nombreuses années, dans l'attente de la réalisation du projet de ligne nouvelle. Il demande à ce que soient examinées l'ensemble des solutions possibles, notamment à court terme, qu'elles soient maritimes, routières ou de voies bus sur autoroutes.
- Philippe CRETIN, de la FNAUT, explique que l'association ne soutient pas de façon exclusive le ferroviaire mais contribue à l'expérimentation de toutes les formes d'amélioration des mobilités, comme le projet de liaison maritime de Hyères. Il ajoute que, si la FNAUT a cosigné le courrier envoyé à la CNDP, cela ne signifie pas que l'association est contre le projet de LNPCA mais contre la position de la CNDP.
- Anne GIOFFREDO, de la CCI NCA, explique qu'il n'est pas forcément pertinent d'opposer les différents modes de déplacements qui sont au contraire complémentaires. Elle ajoute que les entreprises font remonter chaque jour les problèmes de mobilité et demandent une amélioration du transport ferroviaire, très utilisé dans la région et faisant partie des solutions d'avenir.
- Patricia CHEMIN, de Basta Ligne Nouvelle Biot, considère que le projet LNPCA, en ce qu'il supprimera des voies routières à Saint-Laurent-du-Var, va aggraver la saturation.
 - Jean-Michel CHERRIER explique que les reconstitutions de voiries sont prévues dès lors que le projet le nécessite, dans tous les cas, dans une requalification générale des voies de circulation.
- Catherine SENS-MEYE, de Basta Ligne Nouvelle Biot, demande à ce que le terme "ferroviaire" soit ajouté sur le visuel présenté pour qualifier les solutions alternatives. Elle ajoute qu'à Biot, les risques inondations sont importants et qu'il est nécessaire de les prendre en considération. Elle indique que le projet de centre commercial aux Clausonnes, qui est scandaleux et inutile, a été bloqué par le préfet, qui en a d'ailleurs réduit la superficie, pour cause d'inondabilité. Elle considère que la traversée de Nice sur une seule voie est une aberration et rappelle que l'association est en conséquence opposée à tous les tracés. Elle suspecte que la création du centre commercial et celle de la gare aux Clausonnes soient une manipulation convenue entre aménageurs.
- Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, rappelle que les COLAC sont destinés à partager les modalités de concertation. Il précise qu'à son sens que la gare aux Clausonnes, qui est issue de la concertation de 2016, devra faire l'objet d'une nouvelle concertation. Concernant le courrier adressé au Président de la CNDP, et qu'il a communiqué au maître d'ouvrage, il précise que le Président de la CNDP y répondra. Il a entendu la position de la FNAUT et prend acte qu'elle n'est pas opposée au projet de LNPCA. Il précise que les critiques qu'il a identifiées depuis le début de la concertation s'adressent à trois entités distinctes :

- En ce qui concerne celles adressés au gouvernement, l'exercice du droit de vote est le moyen d'expression de ses opinions ;
 - En ce qui concerne celles adressées au garant de la concertation, il convient que l'action de ce dernier puisse être contestée devant la CNDP qui le nomme ;
 - En ce qui concerne celles formulées à l'encontre du maître d'ouvrage, le garant apprécierait qu'elles lui soient transmises directement (puisque cela renvoie à son rôle).
- Audrey CARPENEL, du Collectif Est Var, considère que le Collège des acteurs est une manipulation, en ce qu'il ne s'agit pas d'un Collège au sein duquel serait partagé le même courant de pensée, ce qui n'est pas le cas, et en ce que les acteurs n'en sont pas puisqu'ils ne décident de rien. Elle demande à ce que soit clarifié le périmètre de l'enquête d'utilité publique : Priorité 1 uniquement, Priorité 1 et Priorité 2 dans sa totalité ou en partie. Elle demande également si la présence d'une gare à Cannes La Bocca entraînerait un passage sous l'Esterel et souhaite savoir quand aura lieu l'enquête d'utilité publique.
 - Jean-Marc ILLES et Jean-Michel CHERRIER répondent que l'enquête publique portera sur la Priorité 1 et non sur les aménagements de la Priorité 2, mais que les études socio-économiques et les études d'impact seront faites sur les deux priorités. Pour la gare de Cannes La Bocca, si le COPIL d'octobre décidait de poursuivre les études, ces dernières incluraient les conditions de raccordement et cette solution ferait l'objet une concertation.
 - Jacques MOLINARI, du GIR Maralpin, demande si des COTER seront organisés.
 - Jean-Michel CHERRIER répond que les COTER sont proposés dans le dispositif de concertation présenté ce jour, qui sera soumis à la validation du COPIL d'octobre. Il indique qu'en 2016, la concertation publique importante qui a été conduite n'a pas nécessité de réunir les COTER.
 - Jean-Marc ILLES rappelle que les membres du COLAC sont invités à transmettre leurs avis sur le dispositif de concertation proposé avant le 10 septembre 2017 par écrit. Il rappelle également que la constitution du groupe d'acteurs volontaires pour travailler sur l'expertise indépendante est également attendue pour le 10 septembre. Il précise que les missions de ce groupe consisteront à donner son avis sur le cahier des charges de l'expertise sur les solutions ferroviaires alternatives, et sur les différentes offres reçues suite à l'appel d'offres ouvert.
 - Serge JOVER, de l'ADEV et conseiller municipal de Villeneuve-Loubet, demande si l'expertise sur les solutions ferroviaires alternatives aura un impact sur le calendrier du projet.
 - Jean-Marc ILLES répond que l'expertise se déroulera en parallèle des études et n'impactera pas le planning du projet.
 - Nadyne CHEVRET, de Stop Nuisances Cuers, demande sur quel secteur sera réalisé l'observatoire de la saturation ferroviaire.
 - Jean-Marc ILLES répond que le périmètre sera défini de concert avec le groupe de travail.
 - Bernard HEUSE, du GADSECA, demande si les études socio-économiques seront reprises si la gare de Cannes La Bocca était retenue.
 - Jean-Marc ILLES répond par l'affirmative et précise que cela impactera le projet.



CONCLUSION DE JEAN-MARC ILLES, DIRECTEUR DU PROJET LNPCA

Jean-Marc ILLES indique que :

- Le support de présentation du dispositif de concertation proposé sera mis en ligne sur le site internet du projet ;
- SNCF Réseau attend les avis des membres du COLAC sur ces propositions au plus tard le 10 septembre 2017 ;
- SNCF Réseau attend que les membres du COLAC proposent une représentation de 5 à 6 personnes pour participer à la réflexion sur les solutions ferroviaires alternatives avant le 10 septembre 2017.

Il remercie les participants de leur présence et clôt la réunion.

Pièce jointe : présentation faite en séance

FIN DU DOCUMENT

SNCF RESEAU

Direction régionale Provence-Côte d'Azur

Mission LNPCA

Les Docks – Atrium 10.4

10 Place de la Joliette - BP 85404

13567 MARSEILLE CEDEX 02