

ASSOCIATION DEFENSE ENVIRONNEMENT VILLENEUVE

mars 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

ADEV



ADEV

Association loi de 1901

No 0061018084

17 Avenue de Bellevue - 06270
VILLENEUVE LOUBET

CONTACT

Président :

M. Serge Jover

Chargé de mission :

M. Jean-Claude Froment

Tél.: 06 86 85 35 21

e-mail: adev.06@wanadoo.fr

<http://www.adev06.org>

PROJET LGV PACA

Le volumineux dossier qui nous a été confié témoigne de l'importance et de la complexité du projet en cours. Créée à la fin du 19^{ème} siècle, la ligne de chemin de fer Marseille-Nice est restée pratiquement dans le même état depuis sa création. On notera, comme seules concessions faites au progrès, l'électrification achevée il y a environ trente ans et la pose de quelques kilomètres de rails soudés pour améliorer le confort des riverains. Après plus d'un siècle d'immobilisme qui a tenu la région niçoise de plus en plus à l'écart des grandes voies de communication ferroviaire moderne, l'effort à réaliser est

colossal pour rattraper le temps perdu.

A partir des années 1950, c'est par une volonté politique délibérée qui a favorisé le développement du tout automobile et laissé bétonner dans l'anarchie la bande littorale qu'a été condamnée tout développement ferroviaire.

Nous en payons aujourd'hui le prix et il faudra une génération pour redresser la situation. Mais il ne suffit pas de faire l'effort d'équipement nécessaire, il faut aussi changer les mentalités, tant du côté des citoyens que des décideurs et des hommes politiques.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

UN PARCOURS DIVISÉ EN DEUX TRONÇONS...

■ Avertissement :

Devant l'important dossier que nous avons eu à consulter, nous nous sommes particulièrement concentré sur la partie qui concerne notre région, le secteur Cannes -Vintimille.

Nous n'avons pas pour autant négligé les données statistiques et prévisionnelles concernant le projet dans ses composantes régionales, nationales et internationales.

■ Le rapport :

Faut-il encore discuter de la pertinence de ce projet, l'extension du TGV de l'Ouest PACA vers l'est et la région niçoise, certainement pas !

La construction de l'Europe passe, entre autre, par une structure de voies de communication permettant de relier efficacement le Nord au Sud et l'Est à l'Ouest. C'est dans ce contexte que notre région se trouve naturellement située sur le tracé de l'arc méditerranéen, Barcelone – Marseille – Gênes.

Les documents fournis contiennent toutes les données prévisionnelles pour apprécier l'évolution du trafic routier, poids lourds et véhicules particuliers, ainsi que la situation actuelle du transport ferroviaire, voyageur et fret.

La situation frontalière de notre région et les relations commerciales que nous entretenons avec l'Italie vont conditionner dans cette portion terminale de la LGV, coté français, la conception du projet.

Il est à déplorer que le projet ne contienne pas d'étude sur l'évolution des liaisons ferrées du coté italien.

De même il n'est pas fait mention de la politique des transports et des projets locaux dans la communauté d'agglomération niçoise, la CANCA.

→ Les tracés

Il apparaît clairement que le projet divise implicitement le parcours Ouest PACA – Nice en deux tronçons bien distincts quant aux performances attendues.

Le tronçon ouest, jusqu'au Muy, satisfera aux performances d'un TGV en ce qui concerne le temps de parcours et la vitesse des rames. Sur ce tronçon 3 propositions

subsistent sur la vingtaine de tracés envisagés. Notre intérêt, dans la région niçoise nous fera pencher pour le tracé qui garantira un temps de trajet de 3h30 maximum, dans sa version la plus directe, pour relier Paris Gare de Lyon à la gare de Nice.

Le schéma n° 2 semblerait répondre le mieux à cette exigence.

Le tronçon Est, du Muy à Nice, emprunterait une voie nouvelle jusqu'à la gare de Cannes marchandises puis se raccorderait à la troisième voie en cours de réalisation par un tunnel Cannes – Antibes.

Dans cette hypothèse, la vitesse des rames serait réduite, la voie empruntée serait mixte, rames voyageurs et trains de fret à l'alternat.

Au débouché de l'hypothétique tunnel Cannes – Antibes, le raccordement à la troisième voie se ferait en Gare d'Antibes ce qui entraînerait une réduction drastique des surfaces réservées au fret dans cette gare.

Il faut noter qu'aucune solution de remplacement n'est proposée pour compenser cette amputation des activités fret en gare d'Antibes.

L'existence du projet de troisième voie, en début de réalisation, pollue grandement le débat en offrant une solution de facilité pour ce dernier tronçon de LGV.

Cependant il est écrit dans le document de synthèse des études au paragraphe Quelques conclusions page 23:

"L'option LGV mixte fret/voyageurs entraînerait des surcoûts supérieurs à 40% et poserait des difficultés d'exploitation si l'on souhaitait faire circuler des trains de fret aux mêmes heures que les trains de voyageurs.

Enfin elle ne permettrait pas d'améliorer sensiblement les parts de marché du fret ferroviaire

Dans une configuration de trois voies cote à cote se pose un problème potentiel, en cas d'accident, de voir le trafic totalement interrompu pendant plusieurs heures.

Il subsiste dans cette configuration des difficultés d'écoulement de trafic en cas d'entretien important sur la voie du milieu.

Cette liaison Antibes – Nice, se fera en surface, à travers le tissu urbain très dense à partir de Villeneuve-Loubet créant ainsi un impact environnemental et humain très important. Utilisant la structure de la ligne existante, en talus, la nouvelle voie construite en érigeant des murs pour utiliser toute l'emprise foncière du précédent réseau.

Il est à déplorer qu'aucune alternative ne soit proposée ni évaluée, en particulier un tracé passant dans le moyen pays entre Cannes et Grasse pour rejoindre la plaine du Var en banlieue Ouest de Nice.

Une fois de plus on cherche à concentrer sur la bande littorale, fortement urbanisée, tous les moyens de communications.

→ Le trafic voyageur

L'observation des données d'exploitation comparées aux prévisions fait apparaître pour les gares nouvelles du TGV Méditerranée une inflation importante du nombre de voyageurs. La SNCF attribue cette dérive au fait que les études de trafic ont été réalisées sur la base de fréquences TGV bien inférieures à celles offertes à la mise en service.

Ces données sont résumées dans le tableau ci-dessous.

	TRAFIC PREVU voyageurs/an	TRAFIC REALISE voyageurs/an
AIX TGV	1.000.000	1.500.000
VALENCE TGV	1.300.000	1.700.000
AVIGNON TGV	1,7 à 2.000.000	2.400.000

TROIS GARES NOUVELLES...



En ce qui concerne les gares nouvelles de la LGV PACA des chiffres sont avancés. Quelle est leur fiabilité?

La SNCF a-t-elle tenue compte des majorations possibles du nombre de rames journalières, nous l'ignorons.

Les hypothèses retenues sont résumées dans le tableau ci-dessous.

	HYPOTHESE de desserte TGV	TRAFIC ESTIMÉ
TOULON NORD	33 AR	2.400.000
EST VAR	29 AR	1.100.000
Ouest ALPES-MARITIMES	25 AR	1.2000.000

Ces chiffres sont très importants dans la mesure où ils vont conditionner les aménagements et les accès de chaque gare. C'est ainsi que devant l'augmentation du trafic, bien au-delà des prévisions, la gare d'Avignon a dû compléter l'offre de stationnement (elle était initialement de 920 places) pour atteindre aujourd'hui le nombre de 1750 places.

Une variation à la hausse du trafic aura un impact sur la fluidité de la circulation sur les voies d'accès.

→ Le trafic fret

L'objectif à atteindre est de 1 sillon par heure dans chaque sens entre Vintimille et Marseille.

En raison de la mixité de la ligne entre Cannes marchandise et Nice il faut craindre une perte de performance aussi bien pour le fret que pour le trafic voyageur. Le document LGV PACA RFF – Synthèse des études dans ses conclusions est on ne peut plus précis :

Page 23: "L'option LGV mixte fret/voyageurs entraînerait des surcoûts supérieurs à 40% et poserait des difficultés d'exploitation si l'on souhaitait faire circuler des trains de fret aux mêmes heures que les trains de voyageurs. Enfin elle ne permettrait pas d'améliorer sensiblement les parts de marché du fret ferroviaire. A contrario l'amélioration des liaisons franco-italiennes ferroviaires par le projet Lyon-Turin permettra de soulager la région PACA d'une partie de son transit et d'ouvrir la région

(et notamment le port de Marseille) sur le Piémont et la Lombardie. Plus globalement, le corridor ferroviaire littoral ne semble pas la meilleure solution pour l'écoulement du trafic de transit de marchandises"

→ Les gares nouvelles

A ligne nouvelle, gares nouvelles. Le projet envisagerait 3 gares nouvelles : Nord Toulon - Est Var -

Ouest Alpes-Maritimes

La gare envisagée à l'ouest des AM, celle qui nous concerne directement, se situerait en bordure du littoral, à Cannes marchandise.

Ce choix, sans autre alternative, ne nous semble pas le meilleur que l'on puisse faire en regard des exigences d'une gare TGV qui doit répondre à des critères parfaitement définis dans le dossier. Ces critères concernent entre autres les voies d'accès, les temps d'accès et les capacités de stationnement tant pour les véhicules individuels que pour les transports en commun routier et les loueurs de voitures. La création d'une gare nouvelle TGV implique la création de voies nouvelles pour faciliter l'accès des voyageurs dans des délais ne dépassant pas 40 minutes pour le bassin de chalandise. Ceux qui sont familiarisés du réseau routier dans la région de Cannes savent combien il est difficile de circuler sur ce réseau en raison de sa saturation quasi permanente. L'objectif prévu de 1,2 million de voyageurs par an ne fera qu'aggraver les conditions de circulation sur ce réseau. De plus, en considérant l'expérience acquise depuis la mise en service du TGV Méditerranée, on constate que les objectifs de voyageurs ont été dépassés dans de larges proportions, de 50 à 100%.

En ce qui concerne les stationnements, il faut aussi voir très large. Le TGV offre une flexibilité comparable au transport aérien et l'usager n'hésite pas à laisser son véhicule sur place, à la gare TGV,

pour le récupérer à son retour le jour même ou le lendemain. Toutes les prévisions de nombre de place de stationnement ont été exploitées dans l'expérience du TGV Méditerranée.

L'inflation a atteint 300%.

Il faut donc prévoir un espace important pour le stationnement et surtout prévoir des réserves foncières suffisantes pour assurer des extensions et répondre ainsi à l'accroissement du trafic futur. La situation de la gare de Cannes marchandise ne répond pas à ces critères. Par contre, une gare implantée dans le moyen pays, moins urbanisé, aurait pu disposer de son propre réseau routier, indépendant du réseau existant, et pouvant en assurer si nécessaire le délestage.

A l'extrémité provisoire de la LGV, la gare de Nice. On aurait aimé trouver dans ce dossier l'ébauche d'un plan de transport en commun concernant la région niçoise et dans lequel la LGV se serait intégrée harmonieusement pour faire bénéficier l'usager de tous les types de transport réalisant ainsi un concept de liaisons multimodales. Rien n'est dit sur l'utilisation de la ligne Nice - Digne en correspondance de la LGV pour agrandir le bassin de chalandise vers le haut pays.

→ Les liaisons vers l'Italie

Ce dossier pêche gravement par l'absence de toute étude concernant l'évolution du réseau ferré italien. Si le constat sur l'existant est fait et révèle un retard considérable sur la ligne Vintimille - Gênes, rien n'est écrit sur l'évolution possible de ce réseau vers des caractéristiques techniques de type LGV. L'état du réseau coté italien, voie unique, zone de dépassement de longueur insuffisante, ne permet pas de faire circuler des trains de longueur identique à ce qui est en usage sur le réseau français. Les ralentissements engendrés par cette structure et les coûts de revient (droits de péage) en font un vecteur non rentable pour le fret. Pour le fret, l'accent est mis sur la liaison Lyon - Turin qui, sur l'axe Barcelone - Gênes, semble la meilleure approche pour satisfaire les contraintes de volume à écouler et les temps de trajet.

CONCLUSIONS...

Nice ne doit pas être le terminus de la ligne LGV, bien au contraire.

La LGV devra être un grand arc méditerranéen ferroviaire qui reliera Madrid à Gênes en traversant la Côte d'Azur. Ceci demande la création d'une nouvelle ligne ferroviaire passant dans l'arrière pays qui sera mixte, fret - voyageurs afin que la ligne longeant actuellement le bord de mer soit dédiée uniquement aux TER, à la desserte locale. Ceci permettra le développement économique du moyen pays par le passage de la LGV.

Il faut que la future gare accueillant la LGV, soit considérée comme le deuxième aéroport de notre région, pour cela il faut que les usagers puissent laisser leurs véhicules et le reprendre le lendemain. Il faut donc prévoir suffisamment d'espaces de parking pour accueillir tous ces véhicules, société de



locations.... Bien sûr cette gare devra être reliée par TER au réseau ferroviaire existant afin de rejoindre le centre des grandes villes de la Côte d'Azur qui sont Nice, Antibes, Cannes, Menton, Monaco...

ITINERAIRES PROJETS LGV CNDP ET PROJET ALTERNATIF

