

ASSOCIATION DES AMIS DU RAIL AZUREEN

juin 2005

→ **les cahiers d'acteurs**
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



**ASSOCIATION
DES AMIS DU RAIL AZUREEN**
Ass. Loi 1901 n° 15517
préfect. des A.M.

CONTACT

E-Mail :
amis.du.rail.azureen@wanadoo.fr
Siège : 156 bd Napoléon III
Bourgogne A - 06200 NICE
Tél/Fax: 0493 210 875

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LA LGV S'INSCRIT EN COMPLEMENTARITÉ...

... de l'aéroport Nice Côte d'Azur
qui densifie son réseau de
relations internationales. Elle est
une opportunité pour la mise en
œuvre des transports collectifs
dans les Alpes Maritimes en
dégageant les voies ferrées
littorales des trafics TGV et fret.
Elle offre aux TER un réseau plus
performant type RER.
La LGV est une ligne spécifique à
2 voies qui franchit l'Esterel en
tunnel, traverse le bassin
mandelocien et termine sa
première phase à Nice St
Augustin ou Nice-Ville suivant les
aléas géologiques.

UN DEBAT PUBLIC POINTILLEUX...



Les Amis du Rail Azuréen (AAR)

Les adhérents de l'AAR militent depuis 1989 pour la défense et le développement des lignes ferroviaires des Alpes Maritimes. En 1990 avec les élus du terrain elle a mené une longue campagne d'alerte à l'opinion publique sur les problèmes de la ligne : Nice-Sospel-Breil-Tende-Cuneo menacée de fermeture. Elle a rassemblé toutes les bonnes volontés liées autour d'une idée reconstruire le viaduc de la Launa chancelant à sa base. En juin 1993 le viaduc étant reconstruit, la ligne fermée depuis un an reliait enfin Peillon à l'Escarène et retrouvait un service public consolidé.

Une autre grande victoire de l'AAR partagée avec les élus et les cheminots : la réouverture de la ligne Cannes-Grasse et en projet du 4^{ème} Contrat de Plan la 3^{ème} voie littorale, la modernisation de Drap à Breil.

En 2001 avec les cheminots, l'AAR a engagé une action d'envergure pour la modernisation des Chemins de Fer de Provence (C.P.). A l'origine du CIR CP (Collectif d'Intérêt Régional des CP) comprenant 21 associations et syndicats des AHP et AM, elle a recueilli 26 délibérations de communes riveraines réclamant la régionalisation des CP. En 2003 le colloque à St Martin du Var confirme l'engagement des élus pour la régionalisation et la modernisation des CP.

En septembre 2001 l'AAR a organisé à Nice le 1^{er} colloque sur la LGV PACA. Elle est membre fondateur de l'association TGV Développement Var-Côte d'Azur.

Aménagement du territoire

La voie ferroviaire littorale est implantée entre St-Raphaël et Vintimille dans une conurbation d'1 à 2 millions d'âmes (suivant la saison).

Les Alpes-Maritimes département dépendant d'une économie touristique et de la haute technologie installée à Sophia-Antipolis et Cannes la Bocca, endurent de sérieux problèmes de congestion routière et d'enclavement :

- Un aéroport à fort trafic - Une autoroute saturée entre St-Raphaël et Nice, un trafic intense de camions 2500/jour en trafic international 1500/jour trafic intérieur + 250 000 véhicules/jour RN 7, RN 98, les RD et autres voies rapides et pénétrantes sont congestionnées aux intersections et au contournement des villes engendrent nuisances et pollution...Un chemin de fer certes respectueux de l'environnement qui ne peut jouer l'alternance en raison de retard dans la mise à niveau de ses infrastructures.

UN RESEAU FERROVIAIRE EXCEPTIONNEL :

Il accède au cœur des cités littorales, des Moyen et Haut pays, dessert les centres d'activités dont aucun n'est éloigné de plus de 3 km. Ses performances doivent être améliorées en cohérence des autres modes. La gare de Nice-Ville est un nœud ferroviaire à 4 relations TER desservant Menton-Vintimille, Sospel-Breil-Tende, Cannes-St-Raphaël et Grasse.

Un chaînon manquant, la connexion des CP à la gare de Nice assurerait

le cadencement du réseau de la basse vallée du Var jusqu'à Digne.

La progression des déplacements automobiles (5% l'an), la saturation actuelle du réseau routier, un aéroport en manque d'espace, les nuisances occasionnées démontrent l'urgence à mettre en adéquation les réseaux ferrés modernisés et les projets TCSP. Les TER associés aux autres modes sont l'atout incontournable à la LGV, aux transports aériens et maritimes.

LA LIGNE A GRANDE VITESSE.

Un enquêteur dénommé **Léo a consulté AAR** sur : - le déroulement du débat public - sa conception de la Ligne à Grande Vitesse (LGV).

Léo - Tu as suivi les réunions du débat public, la presse en a publié de larges extraits, où en sommes-nous ?

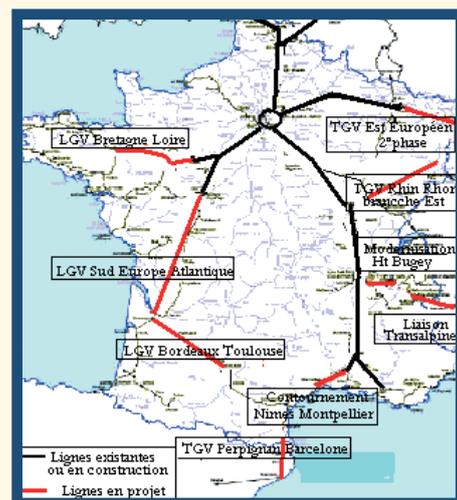
AAR - Les débats s'animent, les analyses des intervenants se peaufinent. Nous assistons à une multitude de projets et contre projets qui ont tous une bonne logique. Le problème, ils font monter la facture. Chacun exprime son idée suivant qu'il est **pour** l'utilité ou le prestige ou **opposant** pour la forme ou pour des motifs les plus divers.

Exemple :

*'Il faut une gare TGV à Cannes' : ville de congrès, festivals, manifestations artistiques...elle attirerait une catégorie de clientèle favorable au TGV.

- Où la construire ? Dans la gare de la Bocca ! Dans un endroit où elle serait le moins visible ! Souterraine, prolongée d'un tunnel, elle rejoindrait la 3^{ème} voie aux abords d'Antibes !

Oui ! Mais Bocca et Antibes, c'est pas la Croisette ! - Si tu réfléchis,



LES 3 VOIES LITTORALES AUX TER...



pour arriver à destination en voiture, tu mets le même temps sinon plus que de Nice à Cannes en TER !

Puis, il y a les résidants de la ligne littorale et ceux des Marinas à Villeneuve-Loubet. Ils ont découvert la mer et ses effets néfastes, l'érosion, les raz de marée, les équinoxes, les secousses sismiques (zone de turbulences naturelles), l'inférieur bruit des trains (bien avant leur arrivée, la ligne date de 1860 !), et, le célèbre vent d'Est arracherait les caténaires (générateur de fortes vagues) ! Donc, il faudrait enterrer la LGV, la 3^{ème} voie littorale, en même temps la ligne classique dans une galerie à l'abri des regards.

- Dans cette logique il paraît aberrant que les avions, la circulation routière et certaines pétarades des deux-roues, les tapages nocturnes, la chignole du voisin restent eux à l'air libre !!!

Léo - d'accord, mais le bruit comment l'atténuer ?

AAR - de 1980 à 2005, 93% de trains fret, les plus bruyants ont disparu 'avalés par la route'. Les rails longs soudés ont supprimé le bruit saccadé des roues au contact des joints assemblant les rails courts. Les nouvelles techniques en matière de bruits de roulement et de freinage ont réduit de 65% les effets sonores. Les ponts béton plus silencieux se substitueront aux ponts fer. Le niveau sonore légal est de 85 db, RFF s'engage à respecter ses normes sur le tracé en réalisant les travaux acoustiques. Ce n'est pas la panacée mais il y aura amélioration pour les riverains.

Léo - Où stationneront les voitures si l'on bâtit les gares sous terre ?

AAR - Eh bien ! On gagnera des espaces lorsque les voies seront enfouies. On pourra bétonner (on a le savoir-faire sur la Côte d'Azur !) des garages et des parkings, une route, et puis un Mac Do. ! Pourquoi pas un super Géant Carrefour et puis ma maison, une Marina par exemple. Ainsi j'aurai tout à côté : la plage

pour mes bains de soleil et de mer, le bateau amarré au port, l'escalier en sous-sol accédant au TGV, et, le taxi comme d'habitude pour me rendre à l'aéroport quand je me déplace sur Paris !

Léo - Ces remarques font-elles l'objet du débat public ?

AAR - Non et oui ! A entendre certains intervenants leurs propos frôlent la fiction. Les défenseurs de la nature évoquent la protection d'une catégorie de faune (reptiles, batraciens, oiseaux...) et de flore que le tracé menacerait. D'autre part les viticulteurs sont opposés à la LGV probablement par 'tradition'. 'Lorsque l'on veut se débarrasser de son chien on dit qu'il a la rage'.

Léo - Et les élus qui sont à l'origine du débat public ?

AAR - Ils sont pris entre **deux inclinaisons** : la réalisation de **la LGV et leur réélection**. Certains font parfois des surenchères, là, ils obtiennent la 'claque' de ceux qui viennent contester le rail (toujours les mêmes). Ils réclament tous le TGV et aucun ne souhaite qu'il passe dans sa commune, mais ils prétendent une bonne desserte à leurs administrés. **Comprenez qui pourra !**

C'est pareil pour les gares TGV. Une commune possède le foncier mais le terrain est soit disant vallonné, l'autre a son espace réservé à une 'grande agriculture', l'autre attend que les autres se décident. Il est temps que les élus donnent l'exemple et **se montrent unis sur une proposition** qui ne satisfera totalement personne mais elle sauverait les apparences et leur crédibilité. **C'est du courage en politique.**

Léo - Quel tracé et quelles gares préconises-tu ?

AAR - Nous concevons un tracé direct LGV et fret dont l'origine serait la gare multimodale (GM) St Augustin 'en panne de réalisme' ! Elle se justifie par une situation géographique et intermodale idoines : Aéroport, A8, TER, TCSP, futures gare bus et la jonction aux Chemins de fer de Provence (CP). **Il y a aussi alentour quelques routes saturées aux embouteillages monstrueux engendrant accidents, pollutions et nuisances.**

C'est pourquoi, **le service public TER** des Alpes-Maritimes doit être **redynamisé** pour accueillir le TGV : - développer un maillage de réseaux bus et TCSP sur les axes ferroviaires. Cette perspective offrirait une **magistrale alternative** aux déplacements larvés du **tout automobile**. Nous réfutons un tracé tout littoral

LGV qui viendrait 'fracasser' encore une zone trop urbanisée. Il soulèverait des problèmes techniques coûteux et un rejet sans réserve des populations.

La gare de St Augustin tout comme Nice-Ville sont à distance équidistante de Cannes 20/22' en TER rapide et 25/23' de Menton.

Léo - Quelles caractéristiques et orientation du tracé seraient envisageables ?

AAR - En premier lieu RFF doit satisfaire aux règles environnementales, aux contraintes géophysiques, sismiques, hydrauliques, acoustiques... **Le tracé pourrait longer le Var rive gauche**, enjamber le fleuve sur un pont double (à définir avec les concepteurs des projets LGV et CP). En rive droite le tracé serait orienté vers le voisinage grassois puis **plongerait sur l'Estérel**. Arrivé à ce stade le tracé appartient aux Varois.

Le passage en rive droite offre de même l'opportunité de créer une nouvelle ligne TER ou TCSP longeant les vallons vers Cagnes - Sophia-Antipolis et Mouans. Nous aurions une desserte de ce territoire très enclavé qui relierait les TER Cannes Grasse.

Léo - RFF a fait le choix d'embrancher la LGV sur la 3^{ème} voie littorale à hauteur de Biot, qu'en penses-tu ?

AAR - Les analystes qui planchent sur les sillons horaires doivent être en capacité de nous démontrer hors leur schéma théorique, une situation en temps réel et en fonction des aléas quotidiens. **Est-ce que 3 voies entre Antibes et Nice sont en capacité** d'absorber le cadencement TER aux 10 minutes y compris Cannes-Grasse, les TER directs Marseille, les TIR (trains inter-régionaux), les TGV qui empruntent le réseau classique jusqu'à Marseille, les trains de fret et les 33 TGV directs Nice-Paris ? **Notre réponse est non**. Il faut se rappeler que les trains circulent à des vitesses et des fréquences d'arrêts différents et sont nombreux dans les mêmes plages horaires.

A vrai dire, RFF n'a jamais eu l'idée de faire franchir le Var à la LGV. **Il a cherché à réduire les coûts des infrastructures en visant la jonction sur la 3^{ème} voie littorale.**

Léo - En introduction tu laisses entendre que la LGV captera une grande partie du trafic. Est-ce que la 3^{ème} voie littorale doit subsister ?

AAR - Le débat public a enrichi nos connaissances, RFF et la SNCF ont présenté des études.

L A L G V 2 A T O U T S . . .



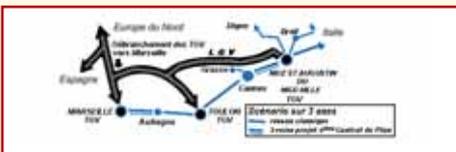
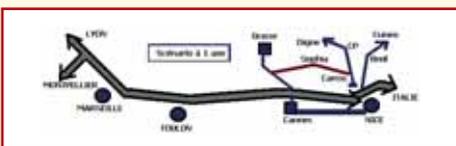
En regard des graphiques des circulations et des sillons, nous sommes convaincus que 3 voies entre Cannes et Nice seraient utiles pour agrèer :
 - un **cadencement TER aux 5 à 10 mn**
 - la montée en puissance de la ligne de Grasse - les TIR et les TGV raccordés au réseau classique - les circulations autres - l'entretien des voies et caténaires de jour (la nuit étant dénoncée avec force des populations riveraines en raison des nuisances sonores).

Sur la ligne nouvelle LGV à 2 voies circuleraient les TGV directs, le fret et les TGV TER.

Chacun des réseaux se réservant un potentiel.

Léo - Comment imagines-tu le raccordement avec l'Italie dans le prolongement de l'Arc alpin ?

AAR - A l'origine RFF avait considéré l'arrivée de la LGV aux environs des Arcs, puis à Grasse pour se raccorder sur la 3^{ème} voie littorale. Devant la multitude de demandes et d'exigences il a exposé de nouveaux scénarios qui font grimper dangereusement la facture. Ils peuvent être la cause de l'abandon du projet. En toutes éventualités la ligne ne pourra que terminer à Nice. D'autant que les Italiens ne mettront en service vers 2010 qu'une double voie pour écouler l'ensemble du trafic ferroviaire FS et international à



200km/h. On peut envisager 4 TGV/jour Barcelone-Gênes qui entreraient dans le goulet ferroviaire italien.

A partir du futur pont LGV du Var on peut projeter en amont l'A8 un tracé pointé sur la gare de Nice-Ville. Il est aujourd'hui possible de réserver des emprises et forer plus tard dans une autre étape la LGV jusqu'à Vintimille.

Léo - Tu n'as pas évoqué les délais de parcours entre Paris et Nice. Ils font l'objet d'une polémique entre les élus marseillais, toulonnais et niçois. Est-ce important ces quelques minutes ?

AAR - Je ne voulais pas aborder ce problème, il remet en cause toute l'utilité d'un TGV dont l'essence même est le gain de temps. Toujours est-il la LGV est en projet c'est pour se déplacer d'un point à un autre 'plus vite que plus vite'. La **relation** qui nous intéresse jusqu'à preuve du contraire c'est **Paris - Toulon et Nice**. Sur cet axe Marseille est très compétitive. Toulon un peu moins. Il faudra réfléchir sur les conditions de desserte par le centre Var, être plus performant que lors de la mise en service de la 3^{ème} voie entre Aubagne et Marseille. Des études peuvent révéler des conclusions inattendues. Une desserte LGV du centre Var participerait à son désenclavement accélérant même le processus d'ouverture de la ligne Carnoules - Gardanne. Il est à craindre que les gens du terroir viticole manifestent leur désapprobation. En boutade je leur dirais qu'ils auront des voies à proximité pour laisser éclater leur colère. Soyons sérieux tout est négociable dans l'intérêt social des générations à venir.

Nice a 2 atouts majeurs : les relations sur Paris et l'Arc, les liaisons métropolitaines régionales.

Léo - Avant de conclure, comment vois-tu la liaison avec Marseille ?

AAR - Je m'y attendais ! Veux-tu un divorce avec nos amis marseillais ? Je pense que l'affaire est politisée depuis que le maire de la capitale PACA en a fait une question de principe. Je n'entrerai pas dans son jeu. L'Arc Méditerranéen c'est quoi ? **Barcelone - Avignon - Gênes** ? Pour le transport d'une certaine catégorie d'usagers, je pense que **l'avion est bien placé**. Maintenant s'il s'agit de relations métropole à métropole rien n'empêche de découpler un TGV aux environs d'Aix et l'aiguiller sur Marseille. Ce n'est qu'une simple suggestion non étudiée.

Léo - les TER sur la LGV est-ce réalisables ?

AAR - Le scénario à axe unique en double voie LGV reliant dans les horaires domicile/travail/études les urbanisations marseillaises, toulonnaises et niçoises offre l'avantage de rapprocher les métropoles régionales et de leur offrir une **réelle alternative au tout automobile. C'est le 2^{ème} atout niçois**.

La question de la desserte à Bocca se pose alors dans le cadre d'une gare TGV réduite qui ouvrirait la LGV au réseau classique. Certains TGV pourraient alors desservir Cannes, Antibes et pourquoi pas Cagnes/Mer ? **Ce projet fait partie des 2 options en débat à l'AAR, il semblerait l'emporter même si les temps de parcours sont un peu rallongés..**

Nos ambitions doivent se limiter à la hauteur des besoins et des possibilités de financement. **Alors peut-être nous entendrons le TGV siffler 3 fois.**

Notre réflexion a évolué au cours des débats dirigés d'une main ferme par la CPDP et des informations mises à disposition avec diligences dans l'antenne niçoise.