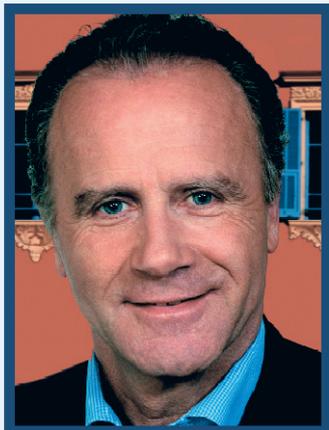


→ les cahiers d'acteurs SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Président : Jean ICART
Conseiller général Nice II

L'Association
"Mon Etiquette c'est Nice"
a pour objet, notamment :
"de replacer l'Homme au cœur
de la cité, de veiller à la préservation
du patrimoine, de favoriser
le développement de la ville dans
le respect de l'environnement..."

CONTACT

**Association
"Mon étiquette c'est Nice"**

11, rue Tonduti-de-l'Escarène
06000 NICE
tél. 04 93 85 42 45

e-mail : info@mon-etiquette-cest-nice.org
site : www.mon-etiquette-cest-nice.org

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LE DEBAT PUBLIC LGV: FORMIDABLE OCCASION DE REPENSER LE TRAITEMENT DE L'ENSEMBLE DES DEPLACEMENTS AVEC, ET DANS LES ALPES-MARITIMES

La création de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) "Côte d'Azur" va concrétiser l'arc méditerranéen au milieu duquel nous nous trouvons.

Mais aussi, elle va permettre :

- De sortir de l'archaïsme de nos liaisons ferroviaires frontalières, vieilles de plus d'un siècle.
- D'assurer la jonction avec nos voisins italiens.
- De diminuer la pollution de notre atmosphère.
- La désaturation de l'aéroport et de notre autoroute.

Mais il ne faut pas oublier que même si la LGV apporte une amélioration dans le trafic à grande distance, elle ne changera rien au trafic dans les Alpes-Maritimes, à moins que la réflexion ne soit étendue sur toute la chaîne des transports collectifs.

La conurbation niçoise
(600 000 habitants et dix fois plus

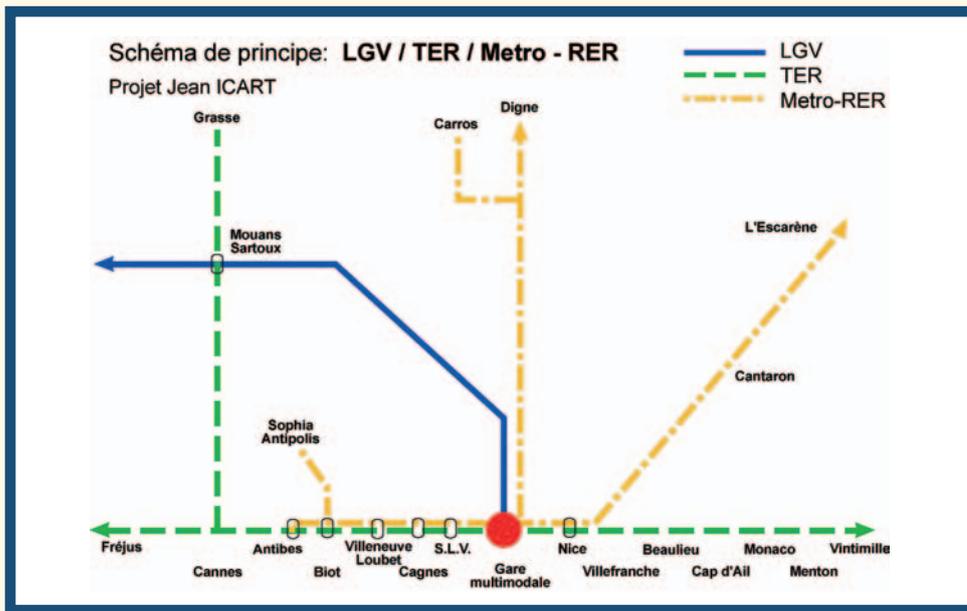
avec les touristes) connaît les mêmes problèmes de circulation automobile que beaucoup d'autres métropoles. Son aéroport voit aussi ses possibilités d'expansion atteindre ses limites.

Notre association travaille depuis 5 ans sur un projet utilisant les infrastructures en place pour donner, à la population urbaine et périurbaine, la possibilité d'abandonner la voiture au profit des transports en commun.

Notre projet prévoit la refonte à moindre frais, de l'organisation des transports en commun routiers, sans bouleversement des zones urbaines. Il optimise le réseau des voies ferrées existantes.

Notre projet : Un METRO en surface ou R.E.R. (Réseau Express Régional)

UN RESEAU RAIL COMPLET POUR LE 06



Cette nouvelle voie arrivera directement dans la gare multimodale de Saint-Augustin, permettant ainsi aux passagers de se transférer suivant leur destination finale :

- Soit dans le Métro/RER pour rejoindre les différentes parties de la grande conurbation (Antibes, Sophia-Antipolis, Carros, Nice, L'Escarène)
- Soit dans le TER pour rejoindre les villes, telle Vintimille, Monaco, Cannes, Fréjus.

Ces deux voies ferrées trouveront ainsi leur aboutissement réciproque à la gare multimodale.

Les transferts de l'une vers l'autre étant ainsi réduits à de simples changements de quai.

Un arrêt pourra se faire à Mouans-Sartoux, afin de permettre un accès plus direct aux villes de Cannes et Grasse par la nouvelle voie TER.

GARE MULTIMODALE (SAINT-AUGUSTIN) - CHARNIÈRE STRATÉGIQUE :

La gare multimodale, véritable "Hub", permettra aux passagers de la LGV, comme de l'avion, d'être connectés, en toute facilité et sans rupture de charge, avec les différents points du département, y compris l'est du département du Var.

Les voyageurs ne finissent pas leur voyage à la gare multimodale. Ils leur faudra prolonger leur trajet jusqu'à la destination finale (domicile, travail, hôtel, etc.)

Ce dernier tronçon devra être à l'image du tronçon précédent : maillé, rapide, fonctionnel et cadencé.

Saint-Augustin, à l'embouchure du Var est un point remarquable à trois titres :

- C'est le centre de gravité du littoral des Alpes-Maritimes, à équidistance de Mandelieu et de Menton.
- Il est situé dans l'axe de la vallée du Var, au débouché de la RN 202, "la route des Alpes", qui relie Nice à Grenoble et irrigue tout le haut pays.
- Il constitue un nœud multimodal unique avec la proximité des Routes N 98, N 7, N 202, de l'autoroute A 8, de l'aéroport, de la voie ferrée.

LIBÉRER LA VOIE FERRÉE LITTORALE EXISTANTE AU PROFIT EXCLUSIF DES TRANSPORTS DE PASSAGERS DE PROXIMITÉ (MÉTRO/RER, TER)

Il apparaîtrait comme un non-sens d'utiliser l'implantation de la voie ferrée du 19^e siècle, située aujourd'hui au milieu des villes, pour faire circuler un Train à Grande Vitesse.

Il n'aurait alors de "Grande Vitesse" que le nom !

Ce serait ignorer l'évolution majeure de l'aménagement urbain du siècle passé à nos jours, de l'état actuel et donc du futur.

Son utilisation, au profit également de la LGV, aurait pour conséquence :

- D'aggraver encore plus le rabattement vers un littoral déjà asphyxié.
- De saturer immédiatement cette voie ferrée, sans intégrer son développement futur facilement imaginable.

- D'obérer l'avenir de cet arc européen.

Cette voie ferrée, devenue complètement urbaine, doit répondre maintenant au besoin criant de transports collectifs le long du littoral :

- des déplacements de proximité car elle est dans "la Ville"
- des déplacements interurbains locaux.

LE MÉTRO EN SURFACE OU R.E.R. (RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL),

utilisant cette voie ferrée existante, permettra de proposer une solution alternative à la voiture dans les déplacements quotidiens de proximité au sein de la conurbation Nice Côte d'Azur et de relier Nice à :

- Antibes, Sophia-Antipolis à l'Ouest
- Carros au Nord
- L'Escarène à l'Est

Antibes, deuxième ville du département, située à seulement 18 Km de l'aéroport, doit pouvoir y être reliée avec fluidité et sans entrave par ce Métro/RER.

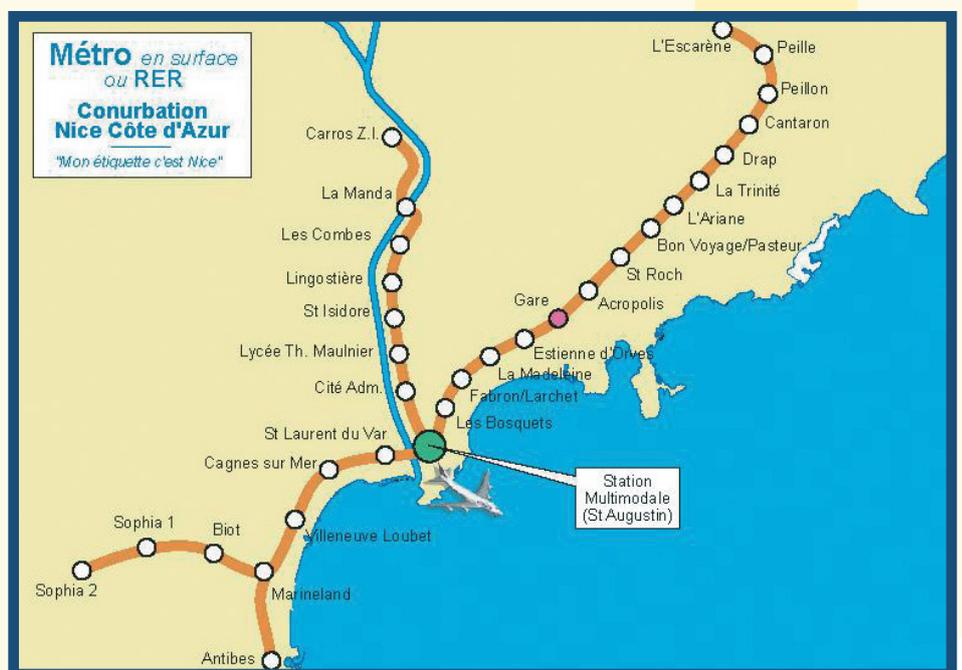
Le moindre incident sur l'un des axes routiers (RN 98, RN 7 ou A8) provoque un embouteillage magistral et la coupure des liaisons Ouest/Est.

Les deux grandes villes du département, Nice et Antibes, ainsi que les deux Agglomérations CANCA et CASA (631 000 habitants) qu'elles président, se touchent et doivent pouvoir communiquer facilement par l'utilisation de ce Métro/RER.

Sophia-Antipolis, la Technopole Européenne n'existerait pas sans :

- d'une part la proximité de l'aéroport qui la lie facilement à Paris et aux principaux centres d'affaires internationaux,
- et d'autre part une métropole comme Nice avec son université.

Il y a autant de salariés de Sophia-Antipolis venant d'Antibes, que de Nice/Saint-Laurent-du-Var/Cagnes-sur-Mer. En l'absence de



AERER LE LITTORAL COTE D'AZUR

Etat des lieux

■ HISTORIQUE

La voie ferrée actuelle fut construite voilà près d'un siècle et demi.

La population des Alpes-Maritimes comptait alors 200 000 habitants.

Cette voie ferrée fut construite principalement dans des zones peu habitées, voire désertiques. A l'époque, la gare de Nice-Thiers était considérée par certains comme trop éloignée de la ville.

Cette liaison, moderne à l'époque, a permis l'accès facile depuis l'Europe.

La réalisation de l'aéroport et son ouverture vers l'international a assuré le relais des liaisons vers l'étranger, et permis ainsi de maintenir la vocation et le rayonnement de la Côte d'Azur.

Outre le tourisme qui en profitait, Sophia-Antipolis, IBM La Gaude, l'Aérospatiale, par exemple, n'auraient jamais existé sans une plate-forme aéroportuaire connectée vers le monde entier.

■ 2005

Les Alpes-Maritimes comptent maintenant un million d'habitants, auxquels il faut ajouter près de dix millions de touristes, concentrés sur le littoral, soit 10 fois plus qu'en 1860.

La voie ferrée est ainsi devenue, depuis Mandelieu jusqu'à la frontière italienne, une voie urbaine complètement enveloppée par les habitations.

On fait donc circuler au milieu des immeubles toute sorte de trafics (liaisons internationales passagers et fret, et régionales)

■ CONSTATS

Nous sommes à la saturation des voies Ouest/Est !

La bande urbaine continue d'Ouest en Est génère des déplacements pendulaires. Les seules voies de déplacement sont sur le littoral, provoquant des rabattements et d'énormes difficultés de déplacements voitures, sans solution alternative.

Nous allons vers la saturation de l'aéroport ! L'aéroport s'est développé en conséquence, mais il se rapproche de la saturation.

En moyenne, les liaisons quotidiennes avec Paris ont pu atteindre 35 vols, et 4 avec Lyon.

Son exiguïté limite la possibilité d'aménager des liaisons avec les grands pôles de la planète, indispensables à nos diverses activités tournées vers l'international.

La Côte d'Azur est une véritable bande urbaine en tenaille entre la mer au Sud et la montagne au Nord. Les déplacements se font massivement sur l'axe Ouest/Est.

Il faut absolument intégrer cette donnée géographique immuable.

■ LES BESOINS :

- Mettre la Côte d'Azur en connexion rapide par le rail avec Paris, Lyon et les capitales européennes, indispensable à toute métropole internationale.
- Relier la Côte d'Azur au réseau italien.
- Alléger le trafic de l'aéroport de Nice au profit des liaisons internationales.
- Libérer la voie ferrée littorale au profit des liaisons locales Ouest/Est, en créant une voie ferrée nouvelle au Nord, dans des zones

Il faut intégrer la globalité des déplacements, de bout en bout, pour créer une véritable chaîne cohérente des transports collectifs, en limitant à minima les ruptures dans les moyens de transport :

LGV/Avion - TER - Métro/RER - Tramway - Bus

Faute de quoi, l'arrivée du TGV n'aura répondu qu'au besoin amont et laissé pour compte les problèmes, en aval, des liaisons locales qui iront en s'aggravant.

A partir d'un point central de la Côte d'Azur, il faut envisager la façon de rejoindre tous les points du département et périphériques

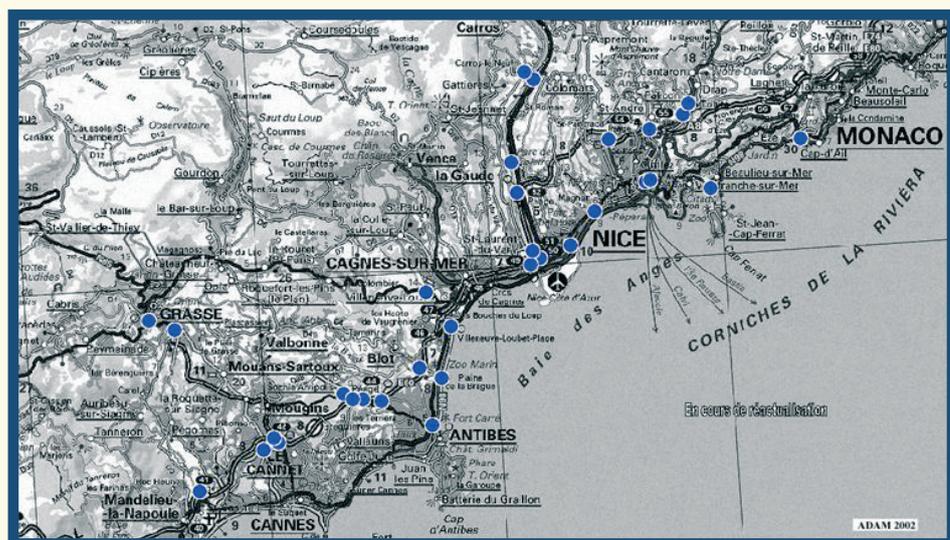
DEUX VOIES FERRÉES :

1 - L'ancienne voie ferrée au Sud, littorale et urbaine, réservée pour le Métro/RER et le TER

Elle est destinée, en traversant les zones hyper-urbanisées, à relier la gare multimodale Saint-Augustin aux principales zones de vie, d'activités et de tourisme de la Côte d'Azur.

Il est indispensable de spécialiser la voie ferrée actuelle au profit des seules liaisons littorales et interurbaines de proximité, avec un usage mixte : TER et Métro/RER.

Les cadences soutenues (quelques minutes) d'un vrai Métro/RER, dans lesquelles devront s'intégrer les cadences (10/15 minutes en pointe) des TER, empêcheront tout autre trafic.



Les points noirs du trafic des Alpes-Maritimes.

Aménagement du territoire :

Vision globale et Cohérence pour desservir par le rail de bout en bout l'ensemble du littoral Côte d'Azur de Fréjus à Vintimille

Nous avons le devoir, comme il y a un siècle et demi, de raisonner en fonction de l'aménagement présent et futur, et de situer le tracé de la LGV dans cette perspective.

L'aménagement urbain du littoral des Alpes-Maritimes se sature.

Dans le même temps de son urbanisation, aucun aménagement structurant n'a été fait au profit des transports collectifs, laissant seule la voiture répondre aux besoins de déplacement de la population.

Nous avons l'impérieuse nécessité de rattraper ce retard.

Nous avons le devoir de nous projeter dans le futur pour éviter de commettre les mêmes erreurs de ces dernières décennies.



2 - La nouvelle voie ferrée à créer au Nord, réservée pour la LGV et le Fret

Elle sera destinée à positionner la Côte d'Azur dans l'arc Méditerranéen et la relier au reste de l'Europe tant à l'Ouest, qu'à l'Est.

La ligne TGV devra être dissociée du trafic urbain de proximité qui ira croissant.

Elle sera donc dissociée et implantée au Nord sous les Baous, dans des zones moins urbanisées.

En partie par tunnels, elle aboutira à la gare multimodale située dans la plaine du Var.

Elle aura un usage mixte au profit exclusif des transports longues distances pour les passagers et le fret.

A U S E R V I C E D E L ' U S A G E R

transports collectifs rationnels, des embouteillages quotidiens apparaissent aux heures d'entrée et de sortie des bureaux.

Ces entreprises internationales requièrent des connections faciles et sans encombre avec l'aéroport et Nice.

La création d'une dérivation de ce **Métro/RER** au niveau de Marineland (1,5 million de visiteurs par an) permettrait, sans traverser de zone urbanisée, de pénétrer directement à Sophia-Antipolis par l'entrée Est à Biot.

Cela aurait l'avantage d'éviter :

- la rupture de charge à la gare d'Antibes pour y prendre le bus, au profit d'un transport rationnel, plus rapide et plus court.
- d'encombrer la ville d'Antibes, déjà saturée.

Carros, la plus grande zone industrielle du département (450 entreprises et 8 000 salariés) se situe au Nord, dans l'axe du département, à la verticale de la station multimodale.

Aucun moyen de transport collectif n'existe. Seule la voiture permet d'y accéder.

Chaque jour, 15 000 voitures franchissent le pont de la Manda.

La Communauté de communes "**Les Côteaux d'Azur**" (15 000 habitants), qui englobe Carros, est aussi isolée.

L'aménagement d'une ligne Métro/RER, maillée au réseau Est/Ouest, au niveau de la station multimodale, permettrait, tout en reliant Carros, d'irriguer le bas de la vallée du Var (Cité Administrative, ensembles de logements, siège de Nice-Matin, lycée Thierry Maulnier, zones commerciales, etc.)

La jonction à Saint-Isidore, avec les Chemins de Fer de Provence, permettrait d'optimiser l'emprise au sol et de pouvoir utiliser son réseau existant.

L'Escarène, commune située au fond des vallées des Paillons, est représentative de ce bassin de vie (Communauté de communes du **Pays des Paillons**) complètement tourné vers Nice.

Ces vallées très peuplées sont complètement tournées vers Nice.

Le relief en forme d'entonnoir rabat 40 000 voitures qui, chaque jour, empruntent "la pénétrante", la seule route !

Or, cette vallée est déjà irriguée en partie par une voie ferrée du Réseau Ferré de France (RFF) qui relie Nice à l'Italie. Elle ne reçoit que 8 rotations de trains par jour.

La mise en place du Métro/RER sur cette voie quasiment vide, déjà maillée avec le reste du réseau, permettrait immédiatement d'offrir une alternative à la voiture et de réduire considérablement le trafic auto.

Nice, métropole Côte d'Azur est asphyxiée par les 310 000 voitures qui entrent et sortent chaque jour à Nice.

Le tramway, se limitant à traiter une partie du trafic intra-urbain, ne peut représenter une alternative de transport collectif à cette masse de déplacements de voitures avec la banlieue située massivement à l'Ouest et à l'Est.

Ce **Métro/RER** maillé et relié aux différents bassins de vie entourant Nice, donnera seul, une véritable alternative à la voiture.

A partir de la station multimodale, véritable gare centrale de laquelle on pourra rayonner vers les différentes zones de vie et d'activités du département.

LE TER (TRAIN EXPRESS RÉGIONAL)

utilisera également la voie ferrée existante, pour répondre au besoin croissant de liaisons entre les différentes conurbations qui se sont créées au fil de l'apparition des différents bassins de vie, et ce, au-delà des Alpes-Maritimes.

Cannes et Monaco seront reliées à la gare multimodale (TGV et aéroport Nice Côte d'Azur) par un rythme soutenu de TER.

Le développement amorcé du département du Var continuera.

Il entraînera un accroissement des échanges et des déplacements entre ces deux départements, particulièrement avec l'est de ce département.

D'ores et déjà, nous constatons que des salariés des Alpes-Maritimes habitent dans le Var aux alentours de Fréjus/Saint-Raphaël. Cela ira en augmentant.

Les TER amèneront une réponse à ces besoins de déplacement littoral plus éloignés.

L'utilisation de la voie ferrée littorale existante, concomitamment avec le Métro/RER, ira en s'accroissant, incompatible avec le passage prioritaire des TGV.

POURQUOI UN MÉTRO/RER ?

Amener à "Grande Vitesse" des passagers dans une gare est pertinent, sous réserve que le temps gagné dans le trajet ne soit pas perdu dans les transports au-delà de la gare !

Il est donc impératif de répondre à cette problématique avec des solutions adaptées à la demande du passager qui souhaite aller, au plus vite, à sa destination finale.

Après le TGV, il faut donc mettre à sa disposition le moyen de transport collectif de proximité lui permettant d'atteindre, vite et sans encombre, son objectif.

Bien évidemment, le raisonnement doit se faire dans les deux sens.

Il faut donc prévoir des transferts faciles, quai à quai, avec le métro/RER ou le TER.

Le Métro en surface, ou RER, se place entre le transport par bus qui est intra-urbain, et le TER qui est un train régional.

Le Métro/RER a une cadence soutenue qui le rend quasiment disponible. Peu importe ses horaires car on prend "le suivant", alors que le TER est contraignant avec ses cadences étalées et des horaires précis de train.

Alors que l'on se sent à la disposition du train par ses horaires, le Métro/RER donne l'impression qu'il est quasiment toujours là, à disposition comme la voiture.

Avantages

- Une vraie réponse globale dans la chaîne des transports collectifs

LGV / Avion - TER - Métro - Bus

- Tout le bassin de vie (1 million d'habitants et 10 millions de touristes) est interconnecté, disposant ainsi d'un axe structurant, véritable épine dorsale, sur lequel viendront se greffer les ramifications des bus pour atteindre toutes les destinations.

Conditions du succès

Ce Métro en surface ou RER, complément indispensable au TER, devra être :

- Cadencé avec une fréquence soutenue (5 minutes maxi)
- Fonctionnel avec des parkings attenants à chaque gare, afin d'éviter la concentration de trafic vers des parkings relais.
- Une tarification forfaitaire englobant le parking.

