



**Projet de liaison
ferroviaire à grande
vitesse en PACA**

CONTRIBUTION COLLECTIVE

versée au dossier du

DEBAT PUBLIC LGV-PACA

Les soussignés constatent, dès avant les dernières réunions de synthèse, et à la lumière des arguments qui ont été développés tout au long du débat, qu'un véritable consensus semble se dégager autour d'une première esquisse de projet global et durable, souhaité par une majorité des participants et satisfaisant à la fois aux besoins et aux contraintes de la Région PACA comme de chacun des 3 départements concernés, et respectant globalement les critères suivants :

1. Région Paca

La Région souffre de la saturation et l'obsolescence de ses liaisons ferroviaires Est-Ouest reposant sur une ligne unique Marseille-Vintimille héritée du XIX^{ème}, et de sa mise à l'écart du corridor européen n°V décalé vers Lyon par le projet Lyon-Turin.. Afin d'offrir une opportunité réelle, d'une part de réaménager le réseau ferroviaire régional et d'autre part de repositionner la région PACA sur l'échiquier de la compétitivité économique européenne, gage de développement équilibré et durable dans l'espace européen, la ligne nouvelle doit impérativement être transfrontalière et permettre d'y transférer les convois de transit de tous types, réservant la ligne historique aux seuls aux liaisons inter cités et transports de proximité.

2. Bouches du Rhône

Les Bouches du Rhône ont lancé les études de solutions alternatives permettant d'améliorer l'exploitation du réseau ferroviaire dans l'aire marseillaise. Par exemple, la perte de temps importante (1/2 h) et de sillons provoquée par le rebroussement en gare St Charles, réhhibitoire dans le cadre d'un projet orienté sur la priorité d'un "Temps de Parcours" compétitif avec le transport aérien, pourrait être résolue avec l'aménagement d'une gare traversante à la Blancarde.

3. Var

Des études ont également été lancées par le département du Var afin d'aboutir à un projet consensuel préservant les zones naturelles remarquables et agricoles en desservant l'aire Toulonnaise et le littoral urbanisé.

4. Alpes Maritimes

Pour les A-Mmes, département frontalier dont l'économie repose également sur les échanges avec l'Italie, la jonction de la ligne nouvelle avec le réseau italien à Vintimille est impérative.

Le 18-12-03, le CIADT (*Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire*) définit la LGV PACA comme étant « le chaînon manquant de l'arc méditerranéen » *(pièce jointe 1)*
(décision de principe du 15-12-98 - étude d'opportunité du 24-01-03). *(pièce jointe 2)*

Parmi les différentes alternatives proposées par RFF, deux seulement assurent la connexion avec le réseau italien à Vintimille, toutes les autres ayant leur terminus à Nice ne sont pas des alternatives réelles et doivent donc être purement et simplement écartées.

a) 1^{ère} alternative : *(solution de référence pour RFF)*

Tracé souterrain depuis l'Estérel, puis raccordement au projet de section à 3 voies Antibes-Nice à l'entrée de Cagnes sur Mer jusqu'à Nice ville, puis tracé souterrain jusqu'à Vintimille *(pièce jointe 3)*

Comment justifier la mise à l'écart de Marseille et le tracé impactant les zones agricoles ou naturelles du Var au prétexte des exigences de temps de parcours minimum (Paris-Nice 3h40), alors que le raccordement sur la section à 3 voies de Cagnes sur Mer jusqu'à Nice provoque un véritable goulet d'étranglement, sur lequel les vitesses des convois devront passer de 270km/h à 120 et même 80 km/h suivant les sections, soit une perte de vitesse qui enlève toute sa performance à la LGV. *(pièce jointe 4)*

La juxtaposition sur les 3 voies banalisées de 365 trains par jour, du TGV à l'omnibus, avec davantage de convois de vitesses différentes aggravera incontestablement la saturation d'une ligne que le projet 3^{ème} voie devait résoudre.

De plus, le risque de conflit entre convois rapides, amènera RFF à décadencer les TER pour lesquels la 3^{ème} voie était pourtant conçue. Cet argument rédhitoire, a participé à l'abandon d'une 3^{ème} voie Cannes-Antibes au profit du prolongement de la LGV jusqu'à l'entrée de Cagnes. *(pièce jointe 5)*

Le décalage entre l'optique de la solution privilégiée par RFF, avec les objectifs fixés par le CIADT et les besoins de la région en infrastructure de transport ferroviaire performante, et tient davantage du « bricolage » que de l'aménagement durable, et ne semble là en fait que pour tenter de légitimer le projet 3^{ème} voie dont l'utilité n'a toujours pas été démontrée, et dont l'insuffisance de capacité à très brève échéance, amènera inmanquablement RFF à nous imposer l'adjonction d'une 4^{ème} voie, comme certains l'évoquent déjà.

Aujourd'hui, RFF tente de présenter le projet de 3^{ème} voie comme une solution d'attente pour la LGV à l'horizon 2015-2020.

Or la 3^{ème} voie, conçue exclusivement pour assurer à terme la desserte TER au 1/4h, ne verra le jour au mieux qu'à l'horizon 2012-2015 compte tenu des multiples recours des opposants. Elle ne pourra en aucun cas représenter une solution d'attente pour la LGV. Elle est purement et simplement inutile.

b) 2^{ème} alternative :

(pièce jointe 6)

La seule alternative restante est donc la "directissime", tracé direct Cannes - Nice - Italie, projet prioritaire sur lequel devront se concentrer les volontés politiques, économiques et financières.

Caractéristiques du projet :

○ **Directissime Cannes - Nice - Italie :**

Le projet autoroutier de contournement de Nice, en débat public à l'automne 2005 et qui bénéficie d'une véritable volonté politique et des financements nécessaires, se situe dans la même bande d'enquête. Il serait donc souhaitable d'étudier la possibilité d'un projet mixte ferroviaire-autoroutier sur la section St Isidore-Sainte Claude (Nice Ouest / Antibes Est) ainsi qu'un ouvrage mixte de franchissement du fleuve Var, qui devraient permettre de réaliser des économies de coût, de temps et d'impact non négligeables.

Il est anormal que le projet n'ait pas présenté les mêmes études sur la totalité du tracé jusqu'en Italie, ne permettant pas au public de juger en toute connaissance de cause de la pertinence de la solution de référence avec Nice-terminus, au prétexte d'un meilleur temps de parcours Nice-Paris au meilleur coût, critère prioritaire contestable. Nous rappelons que Monaco est la 2^{ème} gare du département en fréquentation après Nice.

○ **Souterrain :**

L'environnement urbain ne peut plus souffrir de la vieille prééminence ferroviaire ou autoroutière, compte tenu des effets nuisibles sur la santé humaine. Or sur les 70km de traversée des Alpes-Mmes, la bande d'enquête évolue dans un milieu sensible entre zone urbanisée très dense et espaces remarquables, le tracé souterrain s'impose impérativement. Avec la baisse de fréquentation touristique, moteur de l'économie Azurienne, au profit de régions ayant développé une politique de protection de leur environnement, il est impératif que tout nouveau projet respecte et même restaure le cadre de vie.

○ **Mixte :**

dans le cadre du développement économique et durable de la Région, il est essentiel de saisir l'opportunité de ce projet pour offrir au fret transfrontalier qui sature l'A8, une ligne nouvelle à grande performance (200km/h) et grande capacité, qui améliorera la rentabilité du projet (TGV le jour – Fret la nuit) et libèrera autant de sillons sur les voies historiques, tel que développé dans le cahier d'acteur de M. ICART ainsi que de nombreuses autres associations qui ont aboutit aux mêmes conclusions.

Gares :

- De l'étude complémentaire sur le contexte environnemental du territoire traversé, il ressort notamment que l'implantation des gares extérieures à la ville doit s'inscrire dans un projet d'aménagement du territoire. Or l'existence d'un tel projet justifiant la gare Ouest A-Mmes dans le Moyen Pays, en liaison avec la Sophia Antipolis peut-être, n'a pas été démontré. Sachant que 90% de la population vit sur le littoral, ce choix va générer des déplacements supplémentaires sur le réseau Antibes-Cannes-Grasse déjà saturé auxquels la ligne TER Cannes-Grasse n'apporte pas une réponse suffisante.
- La pénurie endémique de foncier dont souffre la bande littorale, exige d'inscrire les gares TGV à l'intérieur des nombreuses emprises disponibles sur Cannes, Nice et Vintimille. Dans le cas contraire, elles devront être souterraines, suivant en cela la tendance générale d'économie de l'espace, de réduction des risques et nuisances, de rentabilité et d'efficacité permettant à la fois de limiter l'impact inévitable des traversées des centres-villes à grande vitesse par les convois de transit de tous types, mais également d'apporter une accessibilité idéale et une interconnexion parfaite avec tous les modes de transport en commun.
- Pôle multimodal St Augustin :
En liaison rapide et directe avec la ligne nouvelle et l'aéroport, le pôle multimodal St Augustin, et son vaste projet immobilier d'affaire dans le cadre de l'Arénas, complète le maillage du territoire, et mérite d'être réalisé sans tarder afin de dynamiser les transports en commun, à la condition expresse toutefois qu'il soit compatible avec le risque inondable de ce secteur situé dans le lit majeur du fleuve Var .

CONCLUSION :

Après plusieurs mois de débat il ressort que la LGV PACA s'avère indispensable, Véritable infrastructure de désaturation et de modernisation d'un réseau ferroviaire archaïque et obsolète, elle représente une opportunité de développement économique régional et national à condition qu'elle soit efficace, durable, et d'une manière générale qu'elle respecte les critères développés précédemment :

- ❖ Transfrontalière,
- ❖ Mixte,
- ❖ Améliorant les aléas du réseau actuel,
- ❖ Exemplaire en matière de respect de l'environnement, du cadre de vie et des hommes.

Le 17 juin 2005

A.D.H.E.C

16, Avenue des Vespins
06800 LE CROS DE CAGNES

Tél/Fax: 04 93 31 22 87

E-mail: adhec@wanadoo.fr

Ass loi 1901 - Grasse N° 0061017597 - 29.06.1999

ADEV

Association Défense Environnement Villeneuve

17, Avenue de Bellevue 06270 Villeneuve-Loubet

A.D.S.P.V.
Chez M^{me} VIALATTE
700, chemin Pouchounière
06570 ST PAUL
06 11 45 16 62

Collectif pour l'Aménagement Durable et la Défense
de L'Environnement des Alpes Maritimes

CADDE 06

12 place De Gaulle - 06800 CAGNES / MER
Enregistré à la Sous-Préfecture de Grasse 12 février 2003 N° 19958

COSEV

Collectif du Sud-Est Vénçois

427, chemin de Vosgelade - 06140 VENCE
Association loi de 1901 - n° 006020225 Grasse

Comité 3^e voie ST Pons du Fort - CROS DE CAGNES

[Signature]

Comité de Quartier
Centre Pons du Fort
MAISON DES ASSOCIATIONS
4, Avenue de Verdun



**Projet de liaison
ferroviaire à grande
vitesse en PACA**

**CONTRIBUTION
COLLECTIVE**

ANNEXES

**Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire
MATIGNON - 18 DECEMBRE 2003**

CONSTRUIRE L'ESPACE D'ECHANGES MEDITERRANEEN

LA LIGNE A GRANDE VITESSE CATALOGNE-ITALIE (ARC MEDITERRANEEN)

La réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse le long de l'arc méditerranéen, de la Catalogne vers l'Italie comprend plusieurs sections impliquant la France.

- **La liaison Perpignan-Figueras**
- **Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier**
- **Ligne à grande vitesse vers l'Italie**

LGV (Ligne à Grande Vitesse) **Provence-Alpes-Côte-d'Azur²** vers Toulon, Nice et l'**ITALIE**

La réalisation de la Ligne à grande vitesse (LGV) Provence-Alpes-Côte-d'Azur vers Toulon, Nice et l'Italie a fait l'objet d'une décision de principe du CIADT du 15 décembre 1998.

Sur la base de cette décision, une étude d'opportunité sur le développement de la grande vitesse a été réalisée, dont les conclusions ont été déposées le 24 janvier 2003.

La LGV PACA, chaînon manquant de l'Arc méditerranéen :

Améliorera l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur depuis le Nord et facilitera les déplacements à l'intérieur de la région.

Construite jusqu'aux environs de Nice, elle offrirait des temps de parcours de 3h30 à 4h entre Paris et Nice.

Le CIADT décide l'inscription de la LGV PACA sur la carte des infrastructures à long terme. Un débat public sur ce projet aura lieu en 2005.

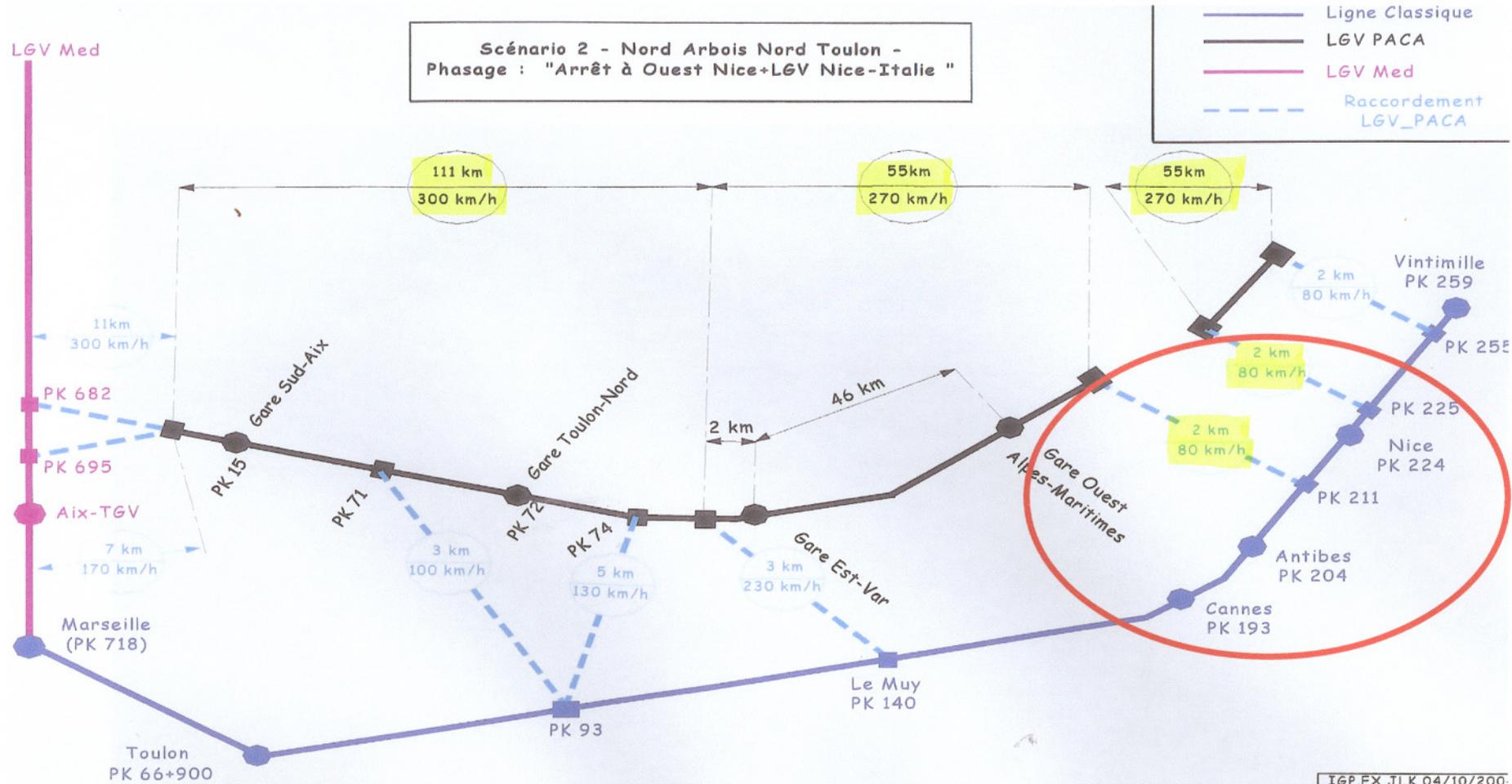
Prolongement de la LGV PACA jusqu'en Italie



via la 3ème voie Antibes-Nice

LGV PACA via la section à 3 voies

4



Les convois circulent à 270km/h jusqu'à l'entrée de Cagnes, puis ralentissent à 80 km/h sur une bretelle de 2km avant de se mêler à la circulation des TER sur la section à 3 voies jusqu'à l'Est de Nice, où ils reprennent une bretelle à 80km/h et retrouvent alors seulement la grande vitesse à 270km/h.

Etudes de Capacité sur le réseau ferroviaire existant à l'horizon LGV Paca

- **...Pour accepter la demande citée en référence, il faut 3 voies au moins entre Cannes et Nice,**
- sinon la capacité de la ligne est limitée à un maximum de 8 trains par heure du fait des 2 voies subsistant entre Cannes et Antibes.
- **Ces 3 voies ne permettent pas non plus systématiquement aux circulations directes des deux sens de dépasser les omnibus sans accepter, en cas de conflit des trains rapides des deux sens, une domestication de l'un d'eux et /ou un décadencement des TER locaux.**
- **Novembre 2004 – Mise à jour des études de Capacité sur le réseau ferroviaire existant à l'horizon LGV Paca**

Prolongement de la LGV PACA jusqu'en Italie

