

Gilbert ANTONIN

*Cadre Supérieur EDF e.r.
Ancien Commissaire Enquêteur*
près le T.A. de Grenoble
Le Gallia Bella A
36 avenue Isola Bella
06400 CANNES
Tél. & Fax 04.93.99.23.58
e mail : gil.antonin@tiscali.fr

Cannes le 15 juin 2005

CNDP
Commission particulière
Débat Public
LGV PACA

CONTRIBUTION AU DÉBAT

Ingénieur BTP titulaire d'une capacité en droit, j'ai travaillé pendant 38 ans à EDF au Service de la Production Hydraulique. A ce titre, j'ai participé aux plus grands chantiers hydroélectriques de France, ce qui m'a valu d'être un acteur de l'Aménagement du territoire. Fort de mon expérience, j'ai été pendant 10 ans Commissaire Enquêteur près le Tribunal Administratif de Grenoble, où j'ai pris ma retraite, et j'ai eu en charge 74 enquêtes publiques, seul ou en participation, notamment les autoroutes A 43 et A 51, et les lignes d'alimentation électrique du TGV Méditerranée.

Ces précisions vous permettront de mieux comprendre mes motivations de participation au débat.

1°) – NÉCESSITÉ ET URGENCE DE LA LGV PCA

Telle qu'elle a été créée à la fin du 19^e siècle par la Compagnie PLM, la ligne de chemin de fer **Marseille-Nice-Vintimille**, dont les réalisateurs se sont appliqués à desservir le littoral, a subsisté jusqu'à aujourd'hui. Les seules modernisations intervenues sont l'électrification il y a une quarantaine d'années, quelques kilomètres de rails soudés pour améliorer le confort des passagers et des riverains, et la réfection totale ou partielle des gares des principales villes desservies.

Simultanément, jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, la Compagnie des Chemins de Fer de Provence a exploité une ligne à voie métrique desservant la côte méditerranéenne de **Toulon à St Raphaël** via **St Tropez**, qui a été désaffectée en 1945 et à laquelle se sont substitués des autocars. Accessoirement, je rappelle que la Compagnie des Chemins de Fer de Provence exploitait deux autres lignes à voie métrique :

- **Meyrargues-Nice** via **Draguignan** et **Grasse**, désaffectée en 1944 suite aux bombardements qui avaient détruit ses principaux ouvrages d'art ;
- **Nice-Digne**, toujours en service, actuellement exploitée par une Société filiale de Vivendi.

Ces trois lignes constituaient des liaisons entre les voies SNCF principale Marseille-Vintimille, et secondaires Marseille-Veynes-Grenoble et Briançon.

Depuis 1945, l'Est varois, les Alpes Maritimes et la Côte d'azur ont été tenues à l'écart des grandes voies de communication ferroviaire, tandis que sur le littoral se développait une urbanisation anarchique qui répondait à la forte demande d'un tourisme croissant qu'il fallait desservir. Priorité a été donnée à l'automobile et à l'avion. La desserte ferroviaire prenait un retard considérable, les voies ferrées se trouvant imbriquées dans l'habitat côtier, aucune volonté politique ne s'étant manifestée pour au moins déplacer certains tronçons de tracés devenus aberrants au fil du temps. Ainsi, au surencombrement routier s'est ajouté un surencombrement ferroviaire de plus en plus difficile à gérer.

Nous en payons le prix, et il faudra du temps et des efforts de toutes les parties en cause pour redresser la situation. A l'effort de l'équipement nécessaire et urgent proposé par RFF et la SNCF doit répondre, pour l'accompagner et le réaliser, un indispensable effort de changement de mentalité des décideurs, des responsables politiques et des citoyens. Car le projet doit satisfaire à la fois aux besoins de la collectivité régionale et nationale, mais aussi tenir compte de l'incontestable évolution européenne dans laquelle le littoral méditerranéen a un rôle important à jouer.

2°) – LE RAPPORT DE PRÉSENTATION

L'important dossier de présentation contient d'intéressantes données statistiques et prévisionnelles concernant le projet dans ses composantes régionales, nationales et internationales, mais il ne saurait s'agir d'une simple extension du TGV Méditerranée de l'Ouest PACA vers l'Est et la région niçoise.

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 Rome-Gênes-Nice-Marseille-Barcelone-Madrid. La LGV PACA doit être considérée comme un tronçon de cette liaison Est-Ouest de l'arc méditerranéen.

La portion terminale de la LGV côté français doit être conditionnée par cette conception incontournable du projet, et doit donc se situer à proximité de Nice, dans le site le plus approprié prenant en compte la suite du tracé futur vers l'Italie (voir *infra*). Il est à déplorer que le projet ne contienne pas d'étude sur l'évolution des liaisons ferrées du côté italien. Cet aspect est repoussé au futur et, selon une vieille habitude française, un problème de cette importance sera une nouvelle fois traité au coup par coup !...

3°) – LE TRACÉ

Compte tenu de ce qui précède, le meilleur tracé est de toute évidence la **desserte à deux axes** dans laquelle la LGV PACA se raccorde à la LGV Méditerranée au niveau de la gare AIX TGV, un axe desservant Marseille- St Charles et l'autre, successivement, les agglomérations de Toulon, de l'Est varois et de Nice, vers l'Italie. Paris-Nice devient dès lors possible en 3h 40 minutes, ce qui est parfaitement admissible.

Le faisceau de ce tracé pourrait se concevoir, à partir d'Aix-TGV, passant en tunnel sous la chaîne de l'Étoile, traversant l'Huveaune vers Roquevaire, poursuivant en tunnel sous le massif de la Ste Beaume pour ressortir vers La Farlède et suivre ensuite le parcours des autoroutes A 57 jusqu'au Luc, puis A 58 jusqu'à la vallée du Reyran, passer en tunnel sous le massif du Tanneron, traverser la vallée de la Siagne vers Pégomas, poursuivre par Mouans-Sartoux, le Plan de Grasse, traverser la vallée du Loup vers La Colle sur Loup pour arriver enfin dans la vallée du Var vers St Isidore par un tunnel sous le plateau de La Gaude.

Tout autre tracé est à prohiber pour des raisons de coût, de temps, et d'encombrement du littoral, notamment la solution consistant à terminer à Cannes et continuer vers Nice en souterrain avec 3 voies jusqu'à Antibes, qui pénaliserait fortement les activités de voyageurs et de fret pour insuffisance de surfaces disponibles.

4°) – LE TRAFIC VOYAGEURS

Ce trafic, probablement beaucoup plus intense que ce qu'il est actuellement, justifie à lui seul la réalisation urgente de la LGV PACA jusqu'à Nice. Il doit être compétitif avec celui des avions en ce qui concerne le temps, puisqu'il assure un transport de proximité au départ, jusqu'au centre de Paris à l'arrivée. C'est pourquoi il est indispensable de ne pas aller au-delà de 3h 40 pour le trajet Nice-Paris.

Il ne peut se concevoir qu'avec un réaménagement complet et un accroissement des TER sur les lignes existantes, qui pourraient être étendues ou remodelées, par exemple pour desservir la forte zone d'emplois qu'est le Parc d'Activités de Sophia-Antipolis, mais surtout pour assurer des dessertes régulières entre les villes et les gares de la LGV, ainsi que de ville à ville. Certains TER pourraient, en zones urbaines, devenir des RER, y compris le tronçon de la ligne Nice-Digne jusqu'à la zone d'activité de Carros en passant par la gare LGV de Nice.

5°) – LE TRAFIC FRET

Comme le dit le document de Synthèse LGV PACA-RFF dans ses conclusions : « 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. 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 ».

Par contre, le corridor ferroviaire littoral, s'il n'est pas au départ la meilleure solution pour l'écoulement du trafic de transit de marchandises, aura cette vocation avec le temps sur l'arc méditerranéen qui relie entre elles de grandes villes portuaires et industrielles. Le Maître d'ouvrage doit intégrer cette prévision dans son projet, et la prendre en compte dans le trafic prévisible. Cette observation vaut également pour les caractéristiques du réseau italien LGV du littoral méditerranéen qui se raccordera tôt ou tard au nôtre.

6°) – LES GARES NOUVELLES

En optant pour la desserte à deux axes, les gares nouvelles devraient être au nombre de trois :

- **TOULON-HYERES TGV ;**
- **FRÉJUS-ST RAPHAËL TGV ;**
- **NICE TGV.**

Chacune de ces gares devra être desservie par des voies nouvelles ou remodelées pour faciliter l'accès des voyageurs dans des délais ne dépassant pas 40 minutes pour le bassin de chalandise. Elles devront être équipées de capacités de stationnement suffisantes, tant pour les véhicules individuels, que pour les transports en commun routiers et les loueurs de voiture, en prenant en compte, au-delà de l'estimation de 1,2 millions de voyageurs par an, l'accroissement certain d'au moins 50%, comme on l'a observé sur le TGV Méditerranée.

Cas particulier de CANNES : Cannes est une ville de grandes manifestations internationales, notamment le Festival du film, les MIP TV et MIP Com, etc... Il s'avèrera indispensable d'avoir la possibilité d'y faire arriver, à ces occasions, des rames de TGV. Dans ma proposition de tracé, la LGV coupe la liaison ferroviaire Cannes-Grasse. Il suffira alors de prévoir une bretelle d'accès dans les deux sens de circulation entre la LGV et la ligne Cannes-Grasse.

En ce qui concerne MARSEILLE, que je connais bien puisque c'est ma ville natale, sa gare terminale TGV demeurera la Gare Saint Charles située en plein centre ville et bien desservie en transports en commun. Par contre, sa gare sur la LGV de l'arc méditerranéen sera AIX TGV, **rebaptisée MARSEILLE-AIX TGV**, agrandie y compris dans ses capacités d'accueil de voyageurs et de véhicules de toute catégorie. Le plateau de l'Arbois est voisin de Marseille, et j'ai récemment pu constater qu'il y a une concurrence entre Aix et Marseille pour « étirer » les zones d'activités vers la gare AIX TGV. A terme, on peut envisager que les deux villes constitueront un seul ensemble urbain de grande dimension.

7°) – CONCLUSIONS

Je reprends à mon compte, en les modifiant légèrement, les conclusions de l'Association de Défense Environnement de Villeneuve (cahiers d'acteurs avril 2005) :

« 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 et au-delà... en traversant la Côte d'Azur et la Provence d'Est en Ouest.

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 et à la desserte locale.

Ceci pourra inciter le développement économique du moyen pays par le passage de la LGV dont la construction permettra probablement certains désenclavements.

Il faut que la future gare terminale accueillant la LGV soit considérée comme le deuxième aéroport de notre région. Dès lors, il est indispensable que les usagers puissent laisser leurs véhicules et les reprendre à leur retour. Il faut donc prévoir des dessertes routières rapides et de grande capacité, et suffisamment d'espaces de parking pour accueillir tous ces véhicules, autocars, sociétés de location etc... Il est évident que cette gare, ainsi que les deux autres gares prévues sur la LGV, devront être reliées par TER au réseau ferroviaire existant afin de rejoindre le centre des grandes villes de la Côte d'Azur telles que Toulon, Fréjus, St Raphaël, Cannes, Grasse, Antibes, Nice, Monaco et Menton ».

J'ajoute que le TGV, qui fonctionne au courant électrique monophasé 20.000 volts, est un gros consommateur d'électricité, et qu'il nécessite une sous-station tous les 60 Kms alimentée en 225 KV. Il sera donc indispensable, avant la réalisation de la LGV PACA, d'avoir réglé le problème de l'alimentation électrique des Alpes Maritimes par la deuxième ligne HT 400 KV Boute-Carros.

Gilbert ANTONIN