

Alain BRIZAY
Chemin de Roque-La-Tour
Cidex 205
06330 ROQUEFORT LES PINS

LGV PACA- "Cahier d'Acteur individuel"

Je suis membre de différentes associations et Groupement reconnus au niveau départemental ou régional qui ont tous élaborés un Cahier d' Acteurs pour le Débat Public. J'ai assisté à un certain nombre de réunions dans le cadre de ce Débat, mais souhaite m'exprimer ici à titre individuel, mes conclusions n'étant pas toujours conformes à celles desdits Cahiers.

1- Un maillon manquant

Une nouvelle ligne LGV pour relier Nice, se raccordant aux réseaux ferrés LGV existant est indispensable pour le futur, à la fois pour des raisons de réduction du trafic routier, de pollution, et aussi de la saturation prévue de l'aéroport de Nice dès l'année 2015. Je ne m'étendrai pas sur ce sujet, largement débattu.

2- Le choix du tracé et le Développement Durable

Ce choix doit s'inscrire en première priorité dans le cadre du Développement Durable, principe à respecter même si le coût pour satisfaire cette exigence est plus élevé.

3- L'implantation des gares en centre ville

L'évaluation chiffrée du tracé avec l'implantation des gares en centre ville ne doit pas aboutir à une somme exorbitante, au point de rendre difficilement crédible le projet de synthèse élaboré par le CNDP avec le risque que ce projet soit refusé et la nouvelle LGV PACA abandonnée.

4- Une LGV en chapelet?

Me référant au paragraphe précédent, le tracé de la LGV reliant en direct l'ensemble des grandes villes du contour méditerranéen, et en particulier celles de la région PACA est-il le plus justifié alors que les flux majoritaires de voyageurs pour la desserte de Nice sont Nord-Sud ? Pourquoi ne pas profiter de cette LGV pour réaliser de préférence le maillage par le rail des départements traversés?

Ainsi une liaison LGV Nice <->Toulon-centre est-elle nécessaire, alors que le centre de Toulon peut être desservi par la ligne actuelle à partir de Nice, avec une correspondance en une gare LGV située en centre Var. De même, Draguignan, ancien chef-lieu du département du Var, pourrait être relié par rail à cette gare (avec une voie ferrée à créer) Cette ville, destinée à se développer, serait alors connectée par rail, à la LGV PACA par cette voie nouvelle, et aussi à Toulon comme à Fréjus/St Raphaël par les voies ferrées existantes. Quant à la liaison LGV Nice<->Marseille ne peut-elle être envisagée avec un raccordement sur la LGV Paris-Marseille, en un point à optimiser.

5- Le facteur temps.

La LGV doit pouvoir concurrencer l'avion au départ de Nice et être de ce fait aussi court que possible (en particulier pour la liaison Paris<->Nice qui représente de loin la majorité du trafic passager), avec un tracé respectant néanmoins le principe du Développement Durable énoncé ci-dessus.

6- La mixité

La construction d'un nouveau tunnel ferroviaire devant relier la France et l'Italie, permettant la création d'une LGV Lyon –Turin –Milan pour le fret et les voyageurs (« ligne mixte »)

devrait réduire de façon significative et durable le transport du fret par camion sur l'autoroute A8 et les routes principales, dans la traversée des Alpes Maritimes et du Var. En effet le transit des camions dans ces départements pour rejoindre les autoroutes languedociennes et l'Espagne est important et pourrait diminuer par ferroutage sur la LGV ci-dessus, raccordée à l'axe LGV Paris-Marseille.

Si ce n'est pas le cas, selon les études réalisées ou à faire, la nouvelle LGV PACA devra être mixte, ce qui implique la prolongation de cette LGV vers Vintimille et le raccordement avec le réseau LGV Italien vers l'est.

Toutefois si la construction de cette ligne mixte (fret- voyageurs) sur l'axe méditerranéen devait entraîner des surcoûts excessifs, avec le risque de retarder durablement la LGV pour les seuls voyageurs, ne vaut-il mieux pas renoncer à cette mixité?

De plus sur la liaison Italie-France-Espagne, existe la possibilité d'un transport des camions par voie maritime, qui peut sûrement être valorisé avec éventuellement l'appui de l'Union Européenne, des Etats concernés et des collectivités locales

Si l'on prend l'exemple de la mer du Nord pour le transport de fret entre la France/ le Benelux et l'Angleterre le trafic de fret maritime concurrence sérieusement le trafic ferroviaire par le tunnel transManche.

Une redevance élevée pour les poids lourds le long du littoral méditerranéen (en particulier sur l'autoroute A8 entre Vintimille et Nice) devrait être de plus dissuasive.

7- La préservation du cadre de vie et de l'environnement

La traversée des Alpes Maritimes pour relier Nice par la LGV PACA pose problème en raison des fortes contraintes environnementales et corrélativement de son coût.

RFF a suggéré une gare à Cannes la Bocca pour la desserte de l'ouest du département, puis une ligne souterraine pour relier Antibes et l'utilisation de la troisième voie pour atteindre Nice St Augustin, gare intermodale en connexion avec l'aéroport et les réseaux routiers et ferroviaires existant ou à créer.

Cette solution semble répondre aux contraintes évoquées ci-dessus, à la condition que soient assurés des travaux annexes, permettant à la fois:

7.1 de réduire de manière significative les nuisances sonores actuelles et futures

pour les riverains par des protections antibruit et tunnels.

En effet les revendications des riverains pour réclamer l'enfouissement de la ligne PLM d'Antibes à Nice semblent parfaitement irréalistes, en raison de son coût principalement, mais aussi du dérèglement total du trafic routier généré par de tels travaux.

Les immeubles qui la jouxtent ont été construits bien après l'implantation de cette ligne et achetés par les propriétaires successifs en toute connaissance de cause. L'accroissement du trafic par la voie ferrée était facilement prévisible.

Néanmoins Il convient de profiter de la réalisation de la troisième voie, utilisable par les TGV, pour effectuer simultanément des travaux additionnels afin de réduire autant que faire se peut, les nuisances sonores. Les riverains devraient alors en être informés, voire consultés sur les protections anti-bruit envisagées.

Une nouvelle ligne ferroviaire pour le trafic à grande vitesse traversant le Moyen Pays Antibois a parfois été suggérée dans le cadre du Débat Public.

Si celle-ci devait être réalisée, ce ne devrait être qu'en raison du seul trafic, la troisième voie littoral se révélant tout à fait insuffisante, à l'expérience et à long terme (et non pas à partir des seules études prévisionnelles), pour un écoulement satisfaisant de celui-ci.

Sa construction serait alors à faire en tunnel (à une ou deux voies) sur toute sa longueur car il convient pour respecter les critères du Développement Durable, de ne pas détruire un environnement de grande qualité qui fait le charme de la Côte d'Azur, en offrant dans le Moyen Pays un cadre de verdure et de calme s'opposant à l'urbanisation et au bruit de la

zone littoral. De surcroît, faut-il rappeler que le projet d'autoroute A8bis ou A58 a été rejeté par l'ensemble de la communauté. Faut-il lui substituer la LGV?.

7.2 d'offrir par des **recherches esthétiques** sur les modules, ainsi que par des **plantations ou couvertures végétales**, une bonne intégration de ces lignes ferroviaires pour un améliorer l'aspect, dans un cadre strictement environnemental.

8- Les gares dans les Alpes Maritimes

L'implantation d'une nouvelle gare à Cannes la Bocca, en correspondance avec la ligne ferroviaire de Grasse, pour la desserte de l'ouest du département, et à Nice Saint Augustin à l'est semblent les choix les plus judicieux. De surcroît cette dernière gare, multimodale, bénéficierait de toutes les infrastructures existantes et futures pour la desserte de l'aéroport.

9- Autres implications

Cette nouvelle LGV, si elle est décidée, et prolongée vers le centre de Nice puis Vintimille interférera inévitablement à la fois sur le contournement autoroutier de Nice à l'étude et son prolongement vers l'ouest du département.

Il conviendra alors de s'attacher à l'intégration de ce nouvel ensemble structurant dans l'environnement existant, en respectant les principes énoncés ci-dessus.

Les autres avantages d'une liaison LGV avec l'Italie, via Vintimille, même si elle n'est réalisée que dans un deuxième temps, ont largement été évoqués dans le cadre de ce débat.