

# « La LGV PACA et le développement des transports régionaux »

## Réunion thématique à Cannes le 13 avril 2005

### 1<sup>ère</sup> partie-Le développement des TER de proximité

#### **La LGV PACA et le développement des TER (Lise MERMILLOD, Responsable des Etudes économiques, RFF)**

Lise MERMILLOD rappelle le double intérêt de la LGV PACA : la grande vitesse, qui contribue au désenclavement de la région, et la grande capacité, qui permet un développement des TER avec une amélioration des fréquences et de la régularité. De 1998 à 2002, la politique volontariste du Conseil Régional a permis de doubler l'offre de TER régionale, les déplacements étant essentiellement concentrés sur la ligne Marseille-Vintimille et la ligne Cannes-Grasse. Or, à l'horizon 2020, du fait de l'accroissement de la population, l'augmentation de la demande nécessitera des aménagements représentant un investissement de 2,5 milliards d'euros. Aussi semble-t-il opportun de profiter de la réalisation de la LGV PACA pour développer les TER, permettant par ailleurs un rééquilibrage entre le trafic routier et ferroviaire.

Jean SIMON (Marina Unit) demande les raisons de la mention dans le dossier de RFF d'un tunnel entre Cannes et Antibes et non entre Antibes et Nice.

Michel CROC, Directeur régional RFF, répond qu'un tunnel entre Cannes et Antibes ne serait envisagé qu'en cas de non-réalisation de la LGV.

#### **Conséquence de la LGV PACA sur la desserte territoriale et la restructuration de l'offre TER dans les Alpes-Maritimes (Laurent CHAPELON, géographe, CNRS-Université de Montpellier III, UMR 6012 ESPACE)**

L'étude réalisée pour RFF met en évidence quatre points concernant la desserte territoriale et la restructuration de l'offre TER.

- L'enclavement ferroviaire actuel de l'Est de la région et notamment de Nice, sera notablement réduit grâce à une meilleure accessibilité TGV en 2020, mais à l'échelle nationale Nice sera encore pénalisé par son positionnement périphérique comparativement aux autres grandes agglomérations.
- Les territoires qui vont bénéficier le plus des gains de vitesse et de fréquence attendus pour 2020 sont ceux qui sont déjà bien desservis par le rail actuellement. C'est pourquoi une attention particulière devra être portée aux rabattements (routiers et ferroviaires) sur la LGV depuis les communes d'arrière-pays afin de diffuser les gains de temps au-delà des seules gares TGV.

- 65% des communes étudiées vont voir leur accessibilité (ferroviaire ou multimodale) à Nice s'améliorer sous l'effet de la LGV PACA. De nombreux reports modaux sont envisageables à condition de développer la fonction de desserte régionale de la LGV entre les grandes villes et de valoriser les possibilités de connexion entre la LGV et les lignes classiques (TER-GV).
- Une desserte TGV « Ouest Alpes-Maritimes » est indispensable, compte tenu du fort potentiel socio-économique local (Sophia-Antipolis).

Jean-Paul SOZEDDE (CALMA) demande si cette étude tient compte de l'évolution de la population prévue par la Directive Territoriale de l'Aménagement et de l'évolution de la politique municipale. En outre, il souhaite des précisions sur l'implantation d'une gare à Mouans-Sartoux et soulève le problème des « gares betteraves » en termes de circulation des voitures (pollution) et d'impact sur le foncier. Son association souhaite la création d'une gare à Antibes, une véritable offre TER, une réflexion sur un RER azuréen et l'enfouissement de la voie.

Laurent CHAPELON répond que les études réalisées intègrent autant que possible des éléments de prospective ; quant à la localisation des gares, aucun choix n'est définitif.

Bernard GYSSELS (Chef de projet, RFF) rappelle qu'il a été envisagé la création d'une gare dans le triangle Cannes-Grasse-Sophia-Antipolis ; la commune de Mouans-Sartoux ne constitue qu'une hypothèse. En outre, Antibes et Cannes seront desservies.

### **Quelle place pour les TER et la voiture individuelle : offres et contraintes, pourquoi et comment changer les comportements ? (Dominique MIGNOT, Directeur adjoint du LET, Lyon)**

Selon Dominique MIGNOT, l'enjeu du TER est double : un accompagnement de la LGV pour une meilleure « irrigation » des collectivités locales et une alternative aux transports routiers en proposant une desserte de proximité. Toutefois, il est nécessaire que la politique d'offre de transports collectifs s'accompagne d'une politique de contrainte de la voiture particulière (stationnement, tarifs). En bref, une politique de coordination des transports est nécessaire.

Michel VEJDOVSKY (Association de Défense des Sept Communes) rappelle que le développement d'un TER cadencé constitue de la part de la population une demande plus forte que la réduction du temps de trajet entre Paris et Nice. Il interroge également RFF sur la troisième voie.

Michel CROC indique que l'ambition de la LGV est de permettre à terme la fréquence d'un TER toutes les 10 minutes.

François LEBLOND (Association TGV Provence Côte d'Azur) partage l'opinion de Dominique MIGNOT sur le rabattement et évoque la nécessité de prévoir des parkings pour répondre aux besoins de population.

### **Les opportunités d'aménagement et de développement d'un RER sur la métropole azurienne (Fabrice DECOUPIGNY, géographe, Université Nice-Sophia-Antipolis)**

Fabrice DECOUPIGNY fait remarquer que la métropole azurienne, de type linéaire, densifie les flux, ce qui engendre un goulet d'étranglement sur l'A8 entre Antibes et Nice. Toutefois, il ressort

de l'étude des ménages que cette circulation n'est en fait que l'accumulation de petits déplacements, à laquelle une offre TER peut répondre en combinaison avec des tramways et des TCSP. Ainsi, la structure du réseau permet une économie d'échelle, de coûts d'investissement et une meilleure circulation. Il estime en outre qu'une seule ligne nouvelle est suffisante puisque l'urbanisation est linéaire.

**Jean ICART, Conseiller général des Alpes-maritimes, Président de la Commission Transports et Déplacements**

Jean ICART propose la création d'un RER, un métro en surface. Il considère que la LGV doit être déconnectée de la voie littorale, celle-ci devant être réservée aux transports de proximité, tels le RER et les TER. Il précise que le RER viendrait se greffer en grande partie sur la voie ferrée existante.

Denis GHIRINGHELLI (Président des Anciens Combattants de la SNCF) suggère la construction d'un monorail permettant une vitesse de 1 000 km/h.

Monsieur GAILLAC invite RFF à se référer aux exemples de Lyon et Lille pour évaluer les résultats et conséquences du développement des transports urbains. Il regrette par ailleurs l'absence au débat d'entreprises de travaux publics et d'opérateurs.

Dominique MIGNOT précise que la gare TGV de l'aéroport de Lyon a été construite après la gare TGV du centre-ville, dans une logique de desserte du Sud de la France. Une desserte par tramway entre ces deux gares est prévue d'ici 2010.

Pierre SARACINO, Directeur délégué TER, SNCF région de Marseille, rappelle que le partenariat avec le Conseil Régional a permis d'envisager un développement des TER. Toutefois, un problème de saturation des infrastructures se pose. La LGV devrait offrir une capacité supplémentaire importante, supérieure à ce qui est prévu au contrat de plan.

Jean ICART attire l'attention de RFF sur la création d'une nouvelle ligne LGV. Par ailleurs, il considère que le département doit être maillé avec le rail.

Françoise OLIVIER est favorable à la proposition de Monsieur ICART pour la création d'un RER. Elle soulève le problème actuel de l'accès aux gares, qui ne sera pas résolu par le tramway.

Jean ICART précise que le tramway répond au problème de trafic des autobus seulement, mais ne résout pas le problème du trafic routier.

Michel CROC demande à Jean ICART d'affiner sa réflexion sur l'aménagement de l'agglomération et du département. Quant aux possibilités de raccordement aux TER, l'arrivée de la LGV à Nice-Thiers est envisagée, un point intermédiaire de raccordement étant prévu à Saint-Augustin mais aussi sur la troisième voie entre Antibes et Nice.

Marc OLLIVIER, Expert RFF, indique que 12 trains par heure peuvent circuler sur deux voies à condition que leur vitesse soit identique. A défaut, la capacité est réduite à 7 ou 8 trains, ce qui serait le cas entre Cagnes et Nice.

Jean-Jacques KERGREIS, Expert RFF, évoque les initiatives du développement des TER et TER semi-directs prises dans le cadre des CPER, ainsi que les possibilités de circulation supplémentaire de TER avec l'arrivée de la LGV et un raccordement à Nice-Ville, à Saint-Augustin et entre Antibes et Cagnes. Il indique en outre que le raccordement de la LGV à Cannes n'est actuellement pas prévu. Les graphiques détaillés des trafics envisagés seront accessibles sur le site de RFF.

Monsieur GAILLAC interrogeant RFF sur la vitesse de circulation des trains à l'entrée des villes, Michel CROC précise que la vitesse maximale autorisée est de 120 km/h actuellement à l'entrée de Nice, ce qui sera respecté.

### **Table ronde et débat avec le public : la LGV et le développement des TER de proximité**

Monsieur MENARD (Association Les Amis du rail azuréen) confirme la faisabilité de la solution de Jean ICART à condition que le réseau ferroviaire soit modernisé et que la gare de Saint-Augustin soit une véritable gare multimodale dotée des connexions ferroviaires, routières et aéroportuaires. Par ailleurs, il insiste sur la nécessité de desservir Cannes. Enfin, il soulève le problème des infrastructures dans le secteur de Villeneuve-Loubet.

Jean ICART indique que, bien que les mouvements pendulaires entre Nice et Cannes soient peu nombreux, une jonction peut être envisagée à Mouans-Sartoux, desservie par des bretelles. Une solution identique peut être imaginée pour Monaco.

Philippe GIUDICELLI (URVN et UDVN 06) demandant l'avis de RFF sur la circulation tram-train sur la même voie, Michel CROC répond que cette technique fonctionne, deux lignes de ce type étant en cours de réalisation en France. Il précise que cette technique est envisageable dans la région.

Monsieur MOLINARI, GIR MARALPIN, soulève le problème des risques de la solution à trois voies et de la circulation en contre-sens.

Alain SEGUIN, Directeur de Stratégie SNCF pour la région de Marseille, précise que les voies seront banalisées, ce qui signifie que, contrairement aux IPCS, la circulation à contre-sens peut intervenir à tout moment, ces installations étant dotées d'une signalisation dite à gauche.

Pierre SARACINO, Directeur délégué TER SNCF pour la région de Marseille, confirme que le système des voies banalisées est sécuritaire et fonctionne correctement.

Jean-Michel CLAUSSE, Délégué FNAUT-PACA dans les Alpes-Maritimes, souligne l'intérêt de la troisième voie, afin d'éviter un mélange des trafics, et du raccordement à la gare de Saint-Augustin, qui correspond à un souhait des riverains.

Olivier KLEIN demande si le passage de quatre TER par heure, quel que soit le point de raccordement, constitue une hypothèse de travail ou de capacité.

Michel CROC répond que le projet s'appuie sur quatre TER, en y ajoutant deux TER semi-directs..

Pour Pierre QUILLIET (Association des Voyageurs du Moyen Var), le TGV passant par Marseille, il s'agit d'un TGV Marseille-Nice et non Aix-Nice.

Monsieur MAROT, retraité SNCF habitant à Cannes, met en garde RFF contre les erreurs commises pour la ligne Cannes-Grasse (parking et connexions avec les transports locaux).

Michel CROC admet la nécessité d'une coopération entre la SNCF, RFF et les collectivités locales.

Alain SEGUIN indique que les gares actuelles situées en centre ville ne peuvent pas toujours être desservies par les TGV pour cause de difficulté d'accessibilité.

Germain NALLINO (Association Les Amis du Rail) est favorable à la proposition de Jean ICART tout en préconisant une liaison entre les Chemins de Fer de Provence et le TER. Il souhaite que la troisième voie desserve Cannes, que la LGV propose des horaires satisfaisants et respecte l'environnement (enfouissement).

Monsieur MAUDET (Association Golfe-Juan) souhaite un vrai Métrazur. En outre, Cannes et l'agglomération Cannes-Grasse-Antibes-Sophia-Antipolis doivent être desservies.

Brigitte GOURMANEL (Association des quartiers Cagnes-sur-Mer) interroge une nouvelle fois RFF sur le seuil de saturation de la troisième voie et son utilisation pour les TER au détriment du fret. Elle rappelle que la zone de Saint-Augustin est inondable et demande que Monaco soit desservie, au même titre que Grasse ou Cannes.

Olivier KLEIN rappelle qu'une réunion thématique sur le fret se tiendra le 14 avril 2005.

Madame MOQUES, usager du train Paris-Nice, soulève le problème des liaisons des gares périphériques avec les centres villes, comme entre Cannes-la-Bocca et Cannes.

Michel CROC répète que le projet évoque l'utilité d'une gare nouvelle dans le triangle Cannes-Grasse-Sophia-Antipolis, sans choix impératif pour Cannes-la-Bocca.

Pierre SARACINO préconise une connexion du réseau LGV au réseau classique et une desserte par des TER ou des navettes fréquentes.

Laurent CHAPELON estime que les interrogations du public montrent la contradiction entre une logique de desserte nationale, voire internationale, et une logique de desserte régionale ou locale. La seule solution satisfaisante est l'implantation de gares nouvelles en périphérie bien desservies.

## 2<sup>ème</sup> partie- Le développement des dessertes inter-cités à grande vitesse

### **Quelle desserte inter-cités permet le projet LGV PACA ? (Lise MERMILLOD, Responsable des études économiques, RFF)**

Lise MERMILLOD rappelle que la LGV PACA, connectée en plusieurs points (Nord-Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes), pourra desservir de nouveaux territoires grâce aux gares nouvelles. A l'horizon 2020, compte tenu de l'augmentation du nombre de déplacements inter-cités et périurbains, le train deviendra plus performant que la voiture. La LGV serait efficace pour les trafics de proximité, sans pour autant que la gare existante ne perde sa vocation.

**La situation des échanges routiers entre les agglomérations de PACA (Michel MARTIN, Direction régionale de l'Équipement-DRE-PACA)**

Michel MARTIN explique que les volumes de trafics augmentent fortement à proximité des grandes agglomérations, le nombre de bouchons ayant été multiplié par trois en dix ans. A l'horizon 2010, une perturbation totale est prévue dans les secteurs déjà perturbés et, dans les secteurs actuellement fluides, 23 % de jours perturbés sont escomptés. En conséquence, l'allongement induit des temps de parcours conduira vers d'autres modes de transport.

Pierre QUILLIET souhaite un moyen de transport rapide des Arcs à la Côte d'Azur, un réaménagement de la plate-forme de Draguignan par le train-tram et une desserte à Toulon-Centre.

Brigitte GOURMANEL considère que le projet actuel ne répond pas aux besoins : il faut une nouvelle ligne à grande capacité et grande performance, une vitesse de 200 km/h étant suffisante sur une distance de 70 km pour la traversée des Alpes-Maritimes. Brigitte GOURMANEL évoque également le problème du fret et la possibilité d'un financement européen si la ligne était prolongée vers l'Italie.

Michel CROC rappelle que le réseau est dédié aux TER et à l'arrivée des TGV en centre ville. Quant à la prolongation de la ligne vers l'Est, il précise que l'arrêt à Nice ne correspond qu'à une première phase.

Olivier KLEIN indique qu'une réunion thématique sur le fret se tiendra le 14 avril 2005 ; une autre sur le financement aura lieu le 25 mai 2005.

Pierre SARACINO précise que l'est du département n'est absolument pas négligé, notamment par les initiatives du Conseil Régional ; de plus, il existe encore des sillons qui permettront de renforcer la circulation ferroviaire, ce qui est prévu dès le mois de décembre 2005.

Monsieur MENARD constate un accord unanime contre les « gares betteraves », depuis le début du débat public.

Michel CROC rappelle que la gare constitue un lieu dédié aux voyageurs et impactant l'environnement. Il estime en outre que les gares nouvelles de LGV MED sont tout à fait satisfaisantes.

**Claude JULLIEN, FNAUT-PACA**

Claude JULLIEN donne une définition de la notion de TER grande vitesse : « Le TER grande vitesse doit relier des capitales régionales et des centres-villes, proposer un service court (1 heure 30) et relier les grandes capitales régionales ». Le TER grande vitesse peut circuler sur des lignes à traction électrique et éventuellement à traction diesel. Claude JULLIEN précise qu'il n'existe actuellement à l'est de Marseille aucune ligne apte à la grande vitesse, ce qui nécessite la création d'une ligne nouvelle, qui se heurte à l'argument de la technique pendulaire. Après étude des trois scénarii du dossier RFF, il considère que seul le scénario à un axe constitue une véritable alternative à l'automobile et insiste sur le cadencement en tant que facteur d'attractivité.

Monsieur GAILLAC soulève le problème du pendulaire et de compétence de la Région en matière de TER.

Claude JULLIEN souligne que le pendulaire rencontre en France peu de succès, les autres propositions étant suffisamment performantes ; les autres pays ont mis en place un dispositif de pendulaire pour atteindre le niveau de performances français.

Alain SEGUIN indique que l'intérêt du pendulaire est la circulation sur les lignes courbes, selon des exigences particulières (suppression des passages à niveau, renforcement de l'armement).

### **L'exemple des TER GV dans la région lilloise : présentation des données par Olivier KLEIN**

L'étude affirme que le TER GV rapproche les territoires et facilite l'accès à l'emploi. Il faut noter d'une part l'utilisation du TGV Nord-Europe, dont un certain nombre de places est réservé aux voyageurs régionaux, d'autre part des TGV réservés expressément à cet effet. Pour ces derniers, aucune réservation n'est nécessaire et les conditions tarifaires sont intéressantes. La mise en place de l'offre TER GV en complément de l'offre TER depuis décembre 2003 révèle une augmentation de fréquentation de 54 % pour 110 TER GV et 43 TGV Nord-Europe par semaine

Philippe GIUDICELLI souhaite connaître l'impact de ce dispositif sur le trafic routier. Olivier KLEIN indique qu'il ne dispose d'aucune donnée chiffrée sur ce point.

Emile ROUBAUT émettant l'hypothèse d'un glissement de la clientèle des TER vers le TER GV, ce qui nuancerait les données, Olivier KLEIN indique que le but est simplement de confirmer la compétence de la Région en matière de trains inter-cités, l'exploitation étant confiée à un opérateur.

Alain SEGUIN confirme la possibilité d'une desserte cadencée spécifique dite TER GV (3, 10).

Jean GONELLA (Association FARE-Sud), soulevant à nouveau le problème des connexions vers le centre des villes à partir des gares périphériques, considère que les liaisons TER GV doivent se faire de centre-ville à centre-ville.

Louis NEGRE rappelle que l'Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes souhaite privilégier la liaison Nice-Paris tout en ayant conscience du problème des liaisons entre les gares périphériques et l'agglomération niçoise. Les gares périphériques doivent être parfaitement multimodales. En outre, l'Agence d'urbanisme préconise un débranchement pour alimenter les gares de Cannes et Antibes.

Mélanie MACARIO, universitaire dans le Var, évoque l'exemple de l'implantation d'une gare à Toulon-Cuers pour démontrer les difficultés d'acheminement des usagers vers le centre du Var, le haut Var, Sainte-Maxime et Saint-Tropez. Une telle incohérence tend à faire douter de l'utilité de la LGV dans le Var.

Michel CROC reconnaît la nécessité de prévoir une hiérarchie des systèmes de transport.

Line MERMILLOD évoque le supplément de chalandise consécutif à l'implantation d'une nouvelle gare à Nord-Toulon. Elle précise qu'il en est de même pour l'Est-Var et Saint-Raphaël, tandis que les gares centres continuent d'être desservies.

**Enjeux et effets d'une mise en réseau des métropoles de la Région PACA  
(François LEBLOND, Association TGV Provence-Côte d'Azur)**

François LEBLOND précise que l'Association se réfère à la décision gouvernementale du 13 décembre 2004 relative au renforcement de l'arc méditerranéen par la création d'un réseau ferré de grande vitesse. Il considère que la liaison de deux villes en un temps réduit (une heure entre Nice et Marseille) a pour effet des changements économiques et entraîne un développement des dites villes. Il cite l'initiative de l'Association, qui a créé à l'échelon européen un dossier Interreg, mettant en relief les liaisons existantes entre deux ou trois pays (contacts avec la Ligurie, la Catalogne, le Languedoc-Roussillon) et souhaite que le débat public s'inscrive dans cette même ligne de pensée.

Nicolas CHATELEUX, habitant de Draguignan, interroge RFF sur le nombre de TER pouvant utiliser la ligne nouvelle. Par ailleurs, il suggère l'arrivée d'un TGV à Cannes-la-Bocca qui emprunterait l'ancienne ligne pour relier la gare existante.

Alain SEGUIN répond que des dessertes de centre-ville par le TGV sont prévues, avec un débranchement aux alentours du Muy pour emprunter la ligne classique et desservir les villes déjà desservies jusqu'à Nice-Centre.

Monsieur GAILLAC se félicite de cette information.

Monsieur NOS, habitant Antibes, constate que ni le RER rapide, ni le TER rapide, ni le TGV ne passeront à Antibes.

Lise MERMILOD précise qu'Antibes n'est pas oubliée : certaines missions sortiront à l'Est-Var pour irriguer la ligne classique et Antibes.

Philippe GIUDICELLI demande si un décrochage des wagons est possible. Alain SEGUIN répond positivement : il s'agit de deux unités simples. Toutefois, des difficultés se posent en termes d'exploitation et de raccrochement.