



Avis de l'ADEV

« Association Défense Environnement Villeneuve » sur le projet ferroviaire de « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur »

Le projet de Ligne Nouvelle Paca remplaçant la LGV PACA a été voulu par la Commission Mobilité 21. Cette commission nationale a travaillé pour établir un schéma national de mobilité durable dont l'une de ses recommandations est d'améliorer la performance d'ensemble du système ferroviaire français.

La réalisation de ce projet de ligne nouvelle s'effectuera en trois phases :

- La priorité 1 concerne la réalisation des nœuds ferroviaires niçois et marseillais, ainsi que du secteur de La Pauline dans la banlieue toulonnaise (réalisation en 2030)
- La priorité 2 l'amélioration des lignes Aubagne -Toulon et Est Var-Siagne (2030-2050)
- La priorité 3 aménagements des sections Toulon-est Var et Nice-Italie (après 2050)

La réalisation de cette ligne nouvelle doit permettre d'améliorer les services de transport du quotidien et de proximité.

Dans les Alpes Maritimes la priorité 1 concerne le traitement de la saturation du nœud niçois. La solution qui nous est proposée par SNCF Réseau passe par la création d'une ligne nouvelle entre Cannes et Nice avec une gare intermédiaire à l'ouest du département près de Sophia Antipolis et une seconde à St Augustin à Nice.

En doublant la ligne littorale historique, la Ligne Nouvelle doit renforcer la robustesse du réseau et permettre d'augmenter le cadencement des rames TGV et TER.

On observe depuis de nombreuses années un phénomène de saturation du trafic routier dans les communes littorales des Alpes Maritimes.

Sur la commune de Villeneuve Loubet on remarque un trafic encore plus dense du fait de sa position centrale par rapport aux réseaux routiers qui y convergent.

En effet étant située entre la technopole de Sophia Antipolis et la Métropole de Nice et en raison d'un échangeur incomplet vers l'A8 à Cagnes le réseau routier existant ne répond plus à l'évolution croissante du trafic. Plus de 40 000 véhicules par jour traversent ainsi le village de Villeneuve Loubet ce qui entraîne une augmentation de la pollution de l'air et une diminution de la qualité de vie.

Deux exigences : Tracé en souterrain et une gare pour desservir la technopole de Sophia Antipolis

Villeneuve-Loubet est une exception dans le paysage azuréen. C'est une coupure verte dans la bande littorale totalement urbanisée.

L'ADEV demande que la traversée de son territoire soit en souterrain pour préserver la qualité de vie et son environnement. Cela constitue l'une des exigences non négociables de l'Association.

Ainsi l'ensemble des variantes de tracé OAM1, OAM1 bis, OAM2 et OAM2 bis proposées par le maître d'ouvrage SNCF Réseau respecte cette première condition : un passage en souterrain de la ligne sur l'ensemble de son territoire.

Afin de réduire le trafic routier qui traverse quotidiennement la commune de Villeneuve Loubet et qui ne va qu'en s'accroissant, plus de 40 000 véhicules/jour, principalement des salariés travaillant dans la technopole de Sophia Antipolis, l'ADEV demande qu'une gare TER soit créée pour desservir la technopole de Sophia Antipolis pour réduire le nombre de véhicules traversant la commune de Villeneuve Loubet.

Troisième exigence : Risques Ecologiques

En raison de la présence de nappes phréatiques dans la basse vallée du Loup qui s'étendent entre le village et la mer, la commune de Villeneuve Loubet recommande de privilégier un tracé au plus près du littoral afin de ne pas perturber l'équilibre hydrostatique de ces nappes qui alimentent en eau potable trois communes, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer et Antibes.

La Variante OAM 2 bis, la plus au nord est la plus contraignante pour la commune de Villeneuve Loubet, car étant la plus impactante pour les captages du Loup (traversée en tunnel de la nappe alluviale sur environ 200mètres).

Cette variante est située dans le périmètre protégé rapproché des puits et nappes alluviales du Loup. La Variante OAM 2 bis passe également dans le forage profond des Ferrayonnes, traversée en tunnel (à environ 100 mètres) des périmètres de protection immédiate et rapprochée. La nappe profonde est à environ 350 mètres sous le tunnel. Le risque de déviation des nappes est donc important.

De plus cette variante OAM2 bis passant sous la décharge du Jas de Madame, constitue un risque majeur compte tenu du manque d'informations sur l'histoire de cette décharge.

Cette variante aura également un impact sur les puits superficiels et profonds de la station des Tines à Cagnes sur Mer : passage dans l'extrémité nord du périmètre protégé éloigné dans la nappe alluviale.

D'un point de vue géologique le tracé s'avère également très complexe à réaliser.

De ce fait l'ADEV refuse la variante OAM 2 bis, au profit d'une variante plus au sud.

Variante OAM1/1bis ou OAM2 ?

Le lieu de la gare Ouest des Alpes Maritimes déterminera le choix du tracé ainsi :

- Si la gare se situe aux Bréguières, le tracé serait la variante OAM2
- Si la gare se situe au Bouillide (Garbejaire), le tracé serait la variante OAM 1 bis
- Si la gare se situe au Fugueiret, le tracé serait la variante OAM1

L'ADEV souhaite que la gare Ouest des Alpes Maritimes soit située dans le périmètre de la technopole de Sophia Antipolis, au plus près des entreprises.

Aujourd'hui la gare aux Bréguières, située à proximité immédiate de l'A8, paraît éloignée de la technopole de Sophia Antipolis. Mais cette gare pourrait très bien se situer au centre de la technopole avec les extensions prévues d'ici 2030.

Dans le cas où cette gare accueillerait également les TGV, alors une bretelle d'accès à l'autoroute A8 devrait être aménagée.

L'ensemble de ces projets auront tous des incidences sur les milieux humides et sur les milieux écologiques, avec la traversée de massifs calcaires contenant des ressources en eau importante et la traversée du vaste parc de la Valmasque, tout en ayant un impact sur les zones bâties.

Phase des travaux de la ligne :

Bien que le tracé soit en totalité en tunnel il est souhaitable d'éviter de passer sous des zones fortement urbanisées afin de ne pas créer de gêne pendant les travaux (vibrations, bruits, etc.) et après, lors du passage des trains à vitesse élevée.

Enfin le choix du tracé doit aussi prendre en compte l'accès du tunnelier ainsi que l'évacuation des déblais vers une zone de valorisation ou de stockage définitif.

Le choix du point d'entrée pour creuser les tunnels est particulièrement sensible ainsi que la méthodologie pour traiter et évacuer les déblais. Traversée quotidiennement par un flux routier de transit atteignant 80.000 véhicules/jour, toutes voies confondues hormis l'autoroute, la commune de Villeneuve Loubet pourra supporter difficilement un accroissement du trafic poids lourds dû à la construction de la voie nouvelle ligne.

Quelle variante ?

Les variantes OAM1/1bis traversant le forage profond des Ferrayonnes de la commune de Villeneuve Loubet ainsi que les puits superficiels et profonds de la station des Tines de Cagnes sur Mer, elles ont plus d'impact sur les enjeux hydrogéologiques que la variante OAM2.

En effet, la variante OAM2 serait la moins contraignante pour la commune de Villeneuve Loubet car étant située plus au sud, évitant le puits profond de Villeneuve Loubet ainsi que ceux de la station des Tines.

Cette dernière évite les décharges du Jas de Madame et de la Glacière, elle traverse le secteur des Hauts de Vaugrenier mais en grande profondeur.

Lors de la phase de chantier, la variante OAM2 est à proximité des infrastructures routières principales permettant d'envisager une évacuation des matériaux et des nuisances limitées.

En conclusion, l'ADEV recommande que le tracé retenu soit la variante OAM2.

Recommandations de l'ADEV :

L'ADEV, dans la perspective d'une mise en service de la Ligne Nouvelle en 2030, demande également que les points suivants soient pris en considération et traités dans le projet :

- Obligation pour SNCF Réseau de mettre en place des solutions pour faire face à l'accroissement du trafic routier qui est déjà à saturation.
Parmi les mesures attendues : améliorer le réseau ferroviaire existant, la qualité du service sur la voie historique, faciliter l'accès aux gares par un accroissement des capacités d'accueil des parkings et renforcer la sécurité à bord des trains.
- Revoir l'étude de SNCF Réseau qui envisageait la suppression de haltes dans les gares intermédiaires (Villeneuve-Loubet, Biot.) pour fluidifier le trafic sur la voie littorale qui est un non-sens et doit être abandonnée. Il serait impensable de priver la zone d'activité Marina 7 à Villeneuve-Loubet qui héberge plus de 600 entreprises d'un accès au réseau SNCF.
- Bien que le Maître d'ouvrage ne soit pas concerné directement par cette demande, l'ADEV souhaite que soit étudiée la mise en place de navettes maritimes express entre les plus grandes villes de la côte d'azur, Monaco, Nice, Antibes, Cannes, comme réalisée actuellement entre les communes de St Raphaël et de St Tropez.

Ligne Nouvelle, solution d'avenir ?

Ce projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, bien que très onéreux, près de 4 500 Millions d'Euros pour sa réalisation dans les Alpes Maritimes améliorera certainement le trafic routier et permettra de développer le transport en commun du quotidien et de proximité. Quel que soit le tracé choisi, il y aura toujours des dégâts collatéraux. Aussi, il faudra que SNCF Réseau trouve des solutions afin de les limiter et injecte dans le projet les financements nécessaires pour garder une qualité de vie et un environnement acceptable aux populations concernées par la construction de cette ligne nouvelle.

Mais ce projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est-il vraiment la solution d'avenir en 2030, ne sera-t-il pas alors dépassé ?

L'ADEV et la commune de Villeneuve Loubet gardent une mauvaise expérience du projet de 3ème Voie ferrée qui devait régler selon RFF les problèmes de transport au quotidien sur la bande littorale. Du tronçon Nice-Cannes initialement prévu, uniquement la partie Villeneuve Loubet-Antibes a été réalisée en 2013.

Cette nouvelle voie ferrée Nice-Cannes qui n'a jamais vu le jour devait permettre de soulager l'une des lignes les plus fréquentées de France, d'augmenter le rythme de passage des TER et d'envisager un cadencement de type RER comme sur Paris.

Espérons que le projet de « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » ne subisse pas le même sort.

Serge JOVER
Président de l'ADEV

