

Contribution de la FNAUT-PACA

La ligne nouvelle PACA (Priorité 1)

Suite à l'abandon de la LGV PACA qui devait permettre de relier Paris à Nice en 4h environ, il a été décidé d'établir une Ligne Nouvelle entre Marseille et Nice de manière à désaturer la ligne actuelle et à améliorer les trains du quotidien. Il a été convenu que cette ligne passerait par les 3 métropoles.

La FNAUT PACA se félicite de cette option et tout au long de son exposé restera fidèle à ce choix.

1) Au niveau des Bouches du Rhône

La FNAUT PACA n'a pas de grandes réflexions sur les 2 choix proposés sinon qu'elle tient à ce que les échanges entre les différents modes de transport entre la gare souterraine et la gare multimodale actuelle soit des plus pratiques possibles.

2) Au niveau du Var

Si la présentation de la gare multimodale de la gare de La Pauline nous paraît très intéressante, notre option pour les variantes s'oriente vers la N°2.

Il faut savoir que depuis le début du débat public, la FNAUT PACA s'est toujours préoccupée de la saturation de l'aéroport de Nice. Après plusieurs études, il s'est avéré que seules 2 solutions s'avéraient possible : soit la construction d'un 3^{ème} aéroport PACA en arrière-pays varois, soit l'aménagement de l'aéroport de Toulon-Hyères. La FNAUT PACA a choisi la seconde solution moins coûteuse en environnement et financièrement.

De ce fait la variante N°2 est pour nous la meilleure car :

- elle évite de détruire de l'habitat,
- elle permet de construire un raccordement avec la ligne de Nice plus facilement.

Aussi cette variante est à double voie et nous trouverions regrettable que nous ne profiterions pas de ces travaux pour ne pas continuer cette double voie jusque dans la halte de La Crau.

Sinon, on passerait d'une double voie jusqu'à 1km de La Crau pour continuer sur une simple voie et aboutir à une voie d'évitement au niveau de la halte. Sachant que dans le même temps TPM demande un véritable RER Toulonnais, l'exploitation de l'antenne d'Hyères en serait plus robuste. On tiens à signaler que la mise en double voie entre La Pauline et La Crau était prévu dans le débat public.

3) Au niveau des Alpes Maritimes

La FNAUT PACA comme la SNCF pense à juste titre que les TGV et TET sont fait pour desservir des villes de moyennes et grandes tailles et non pour servir de TER. En conséquence, pour nous la gare TGV Ouest Alpes Maritimes ne peut être que Cannes la Bocca car :

- elle se situe dans une ville importante avec une quantité importante de voyageurs Grandes Lignes,
- elle se trouve à l'extrémité d'un réseau TER desservant tout le littoral jusqu'à Nice,
- elle va se situer au nœud d'un transport urbain à haut niveau de service.

De ce fait nous sommes contre la gare TGV Sophia Antipolis car

- à nouveau nous sommes en présence d'une gare excentrée,
- sans être devin, nous allons voir fleurir un immense parking comme pour la gare TGV Aix,
- les TGV ou TET ne sont pas fait pour régler des problèmes de transport de proximité.

De ce fait, la zone de Sophia Antipolis doit être desservie par des transports performants. Déjà est prévu un BHNS entre Sophia Antipolis et Antibes, reste à trouver des liaisons à haut niveau de service au départ de Sophia Antipolis pour Cannes TGV et Nice Saint Augustin.

Reste sur cette priorité 1 un problème majeur, l'étranglement entre la gare TGV Aéroport Nice Côte d'Azur et la gare de Nice Ville.

Au cours du dernier atelier à Nice, la SNCF a avoué que suite à cette saturation entre les 2 gares précitées, tout TER engagé sur Sophia sera au détriment du nombre de TER sur la ligne littorale. De plus suite à la saturation de la ligne littorale, il ne sera pas possible de rajouter des TGV sur cette ligne au détriment des villes de Cannes et Antibes.

En conséquence, la FNAUT PACA demande que la gare TGV Ouest Alpes Maritimes soit située à Cannes la Bocca, que la troisième voie soit poursuivie entre Cagnes et Nice Ville. Afin de résoudre les problèmes des employés du quotidien, nous sommes pour un transport performant pour desservir la zone de Sophia Antipolis.

En ce qui concerne l'ordre des priorités, nous ne contestons pas le choix des zones pour la priorité 1 mais les travaux suivant doivent être engagés entre Aubagne et Toulon car :

- la ligne classique est saturée,
- elle est la seule à pouvoir d'une part augmenter le nombre de trains entre Marseille et Nice tout en diminuant les temps de parcours,
- l'autre partie de la priorité 2 n'apporterait qu'un gain de temps car la ligne parallèle classique n'est pas saturée et la desserte de Saint Raphaël approfondira le déficit des TER par la création de navette entre cette dernière et le Muy, autant le faire le plus tard possible. De plus le problème de la liaison avec Draguignan n'est sereinement toujours pas réglé.

En résumé, la FNAUT-PACA souhaiterait modifier l'ordre des priorités :

- dissocier la gare souterraine de St Charles du reste du projet en commençant les travaux le plus vite possible, quitte à avoir un raccordement très provisoire à l'Est dès la surface
- garder en priorité 1, la section Cannes la Bocca (pont sur la Siagne) – Nice Aéroport et le saut de mouton de La Pauline
- passer en priorité 1, la section Aubagne – Toulon
- passer en priorité 2, la section Le Muy – Cannes la Bocca

Philippe CRETIN

Claude JULLIEN

Président de la FNAUT-PACA

Vice-Président de la FNAUT-PACA