

LN - PACA

Le point de vue de la FNAUT

Document N° 3

- Le département 06**
- La boucle de Sophia**
- Cannes-La-Bocca**
- Nice-Aéroport**

**Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports**

claude.jullien13@orange.fr



Indice D le 09-01-2017

Projet de Ligne Nouvelle de la Provence à la Côte d'Azur

* * * * *

Sur le département des Alpes-Maritimes

La LN PACA dans les Alpes-Maritimes

En préambule, la FNAUT tient à préciser 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

- nous sommes à nouveau 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 le 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.

La gare des Bréguières - Sophia-Antipolis :

C'est sans doute la partie la plus aberrante du projet, car elle contient en germe une mauvaise efficacité de la LN à long terme. C'est surtout son positionnement qui pose problème.

Dans les documents fournis, la gare est situé à Sophia, donc en venant de Paris, après avoir quitté la ligne Cannes - Grasse.

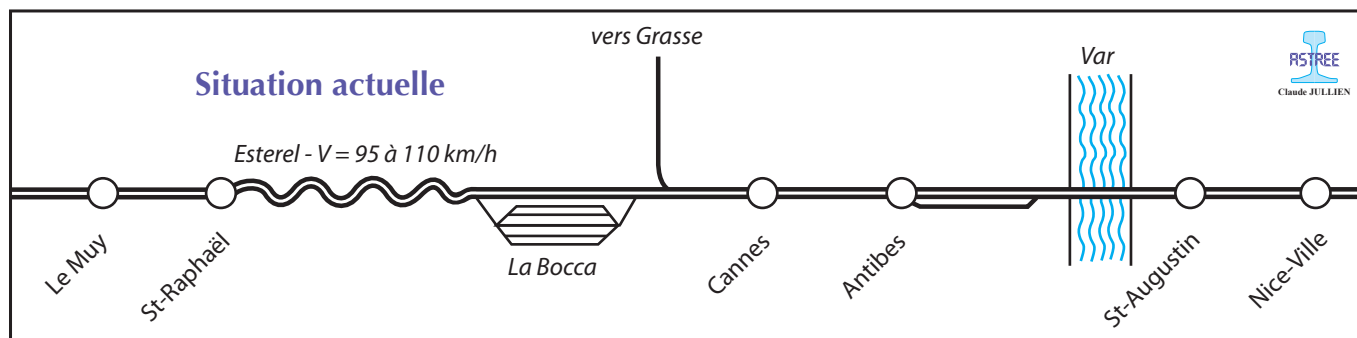
Nous adhérons entièrement aux thèses du GIR-Maralpin, quand il démontre que la gare de Sophia serait mieux implantée dans le secteur des Clausonnes, plutôt qu'aux Bréguières (GIR - Chap. 5).

Ce qui veut dire que nous approuverions quand même la présence d'une gare dans ce secteur, et nous allons tenter de démontrer que

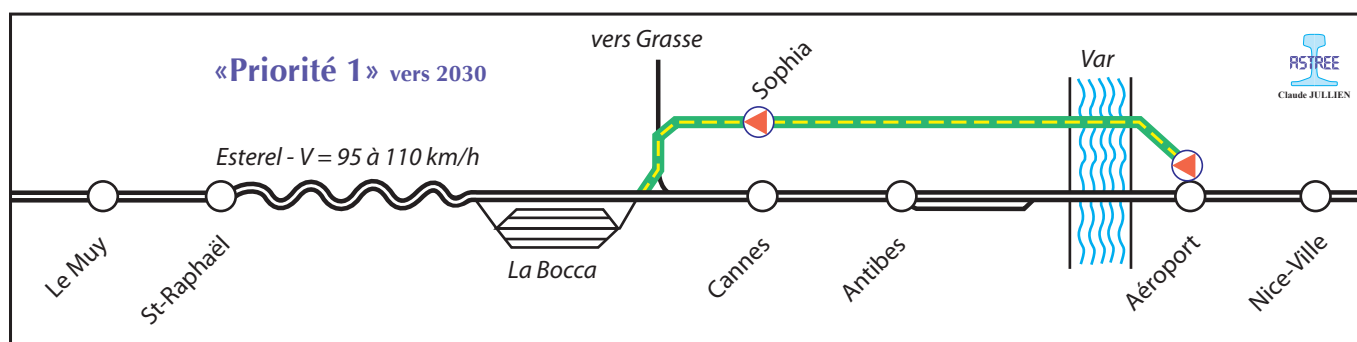
Cannes et Antibes n'ont rien à gagner dans cette affaire !

Les TGV Paris - Nice desservent au passage les grandes villes de la Côte d'Azur, en particulier Cannes et Antibes, ce qui leur garantit un remplissage correct, à tel point qu'aux heures de pointe, les rames étant vite remplies, on peut quasiment éliminer le rebroussement de St-Charles par le tunnel des Chartreux, et ainsi leur faire gagner 20 bonnes minutes.

La situation est actuellement la suivante :



Examinons ce qui va se passer avec la "Priorité 1":



Avec la "priorité 1", en venant de Marseille, on nous promet un débranchement vers la ligne Cannes - Grasse, avec doublement de cette ligne entre le Littoral et un nouveau débranchement à la hauteur de Mougins ou Mouans-Sartoux (non définis), vers une gare spécifique à la ligne nouvelle que nous appellerons "Sophia", puis un nouveau tronçon de ligne nouvelle, qui aboutira à l'aéroport de Nice.

Ce dernier tronçon sera presque entièrement en tunnel jusqu'au Var, donc particulièrement coûteux.

On a donc maintenant shunté les villes de Cannes et Antibes, pourvoyeuse d'un important trafic Grande Ligne ou TGV, très fréquentées à certaines époques de l'année, avec 40 % de la clientèle des Congrès sur la Côte d'Azur.

La gare bénéficiant des nombreux TGV niçois est exclusivement Sophia, au milieu d'une urbanisation diffuse à base de villas individuelles; donc située totalement en dehors des villes du Littoral, là où se trouve la densité maximale de la population.

Inutile de spécifier qu'il se passera le même phénomène qu'à Aix-TGV, avec une immense cohorte de voitures convergeant vers des parkings pratiquement saturés dès l'ouverture.

Selon le même processus déjà remarquablement exposé dans le rapport Cousquer, montrant qu'en cas de passage par Brignoles, il faudrait maintenir environ 45 TGV par jour sur la section ancienne par Toulon, pour cause de mauvais remplissage, étant donné l'ampleur des flux dans les gares de Cannes et Antibes, il faudra bien maintenir un certain nombre de TGV sur la ligne ancienne.

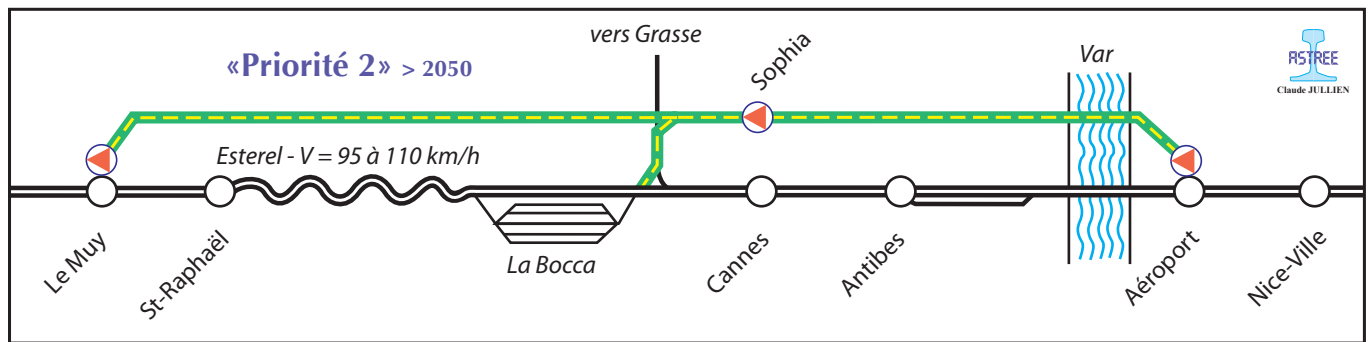
En résumé, il y aura des TGV "branche Sofia", dans un rapport 6/10, et des TGV "branche Cannes", dans un rapport 4/10, ce qui veut dire que la totalité des usagers sera victime de la division en 2 branches des TGV, et bénéficiera de moins de relations !

En réalité, les TGV de la branche Sophia, plus directs, pourront bénéficier d'un meilleur afflux de clientèle, et le rapport entre les 2 branches pourrait devenir 7/10 au nord, contre 3/10 au sud.

Pour pasticher le film de Lellouch : " Tout ça pour ça ! ".

Coté Ouest, c'est à dire à Marseille et Toulon, la "Priorité 1" se limitant à la gare souterraine de St-Charles et aux 4 voies dans l'Huveaune, ce qui fait gagner 20 minutes, **la "Priorité 1" est une opération totalement transparente pour les villes de Cannes et Antibes.**

Mais miracle, la "Priorité 2" s'annonce "déjà" vers 2050, (ou plutôt encore après) :



Et qu'est-ce que cela va changer pour Cannes et Antibes ? Rien du tout !

En réalité pas tout à fait, car avec la Priorité 2, il y aurait bien une Ligne Nouvelle Aubagne - Toulon.

Mais avec quel gain sur le temps de parcours ?

La partie Marseille - Aubagne sera identique à aujourd'hui, donc à gain nul, et jusqu'à Toulon, quel gain aurons-nous sur un parcours qui s'effectue aujourd'hui en 37 minutes, Marseille - Aubagne compris ?

Quelques minutes tout au plus.

Pour une Ligne Nouvelle Aubagne - Toulon en "Priorité 1"

Comme pour la "Priorité 1", la "Priorité 2" est une opération totalement transparente pour les villes de Cannes et Antibes.

Ce qui veut dire que jusque bien après 2050, Cannes et Antibes auront été complètement marginalisées !

Belle manœuvre de la SNCF pour développer le trafic des automobiles dans le secteur, et si la grande maison détourne effectivement quelques TGV par le Littoral, Cannes et Antibes bénéficieront strictement des mêmes vitesses commerciales qu'en 2015 !

Ce qui ne veut pas dire que la FNAUT est contre la Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon, bien au contraire, car en réalité, on peut aussi critiquer la "Priorité 1".

En effet, si les gens de Nice se satisfont de cette priorité, croyant que la LN est arrivée chez eux, il reste qu'après avoir construit les 4 voies entre Marseille et Aubagne, nous n'aurons résolu en aucune manière le problème de la saturation de Aubagne - Toulon.

Nous demandons donc que Marseille - Toulon passe entièrement en "Priorité 1", non pas pour faire gagner une minute aux niçois, mais pour résoudre enfin le problème de la saturation de cette section, permettant par la même occasion un fort développement et une amélioration considérable de la fiabilité des TER.

Sophia, gare ex-urbanisée :

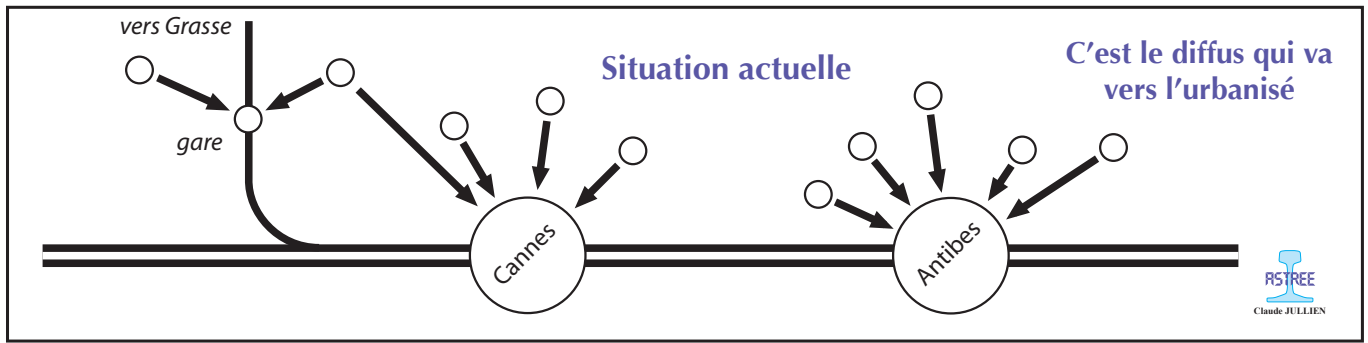
La FNAUT combat farouchement depuis toujours les gares "betteraves" à la campagne, bien que Aix-TGV soit un franc succès. On peut remarquer quand même que dans ce dernier cas, la grande ville toute proche, Marseille, est bien desservie par les TGV dans sa gare centre, alors que pour Aix, il n'était pas possible de traverser la ville.

Nous voulons bien admettre qu'il est difficile de desservir Cannes et Antibes à travers un milieu aussi urbanisé, et l'une des réponses qui nous fut faite, encore à la dernière réunion des acteurs le mardi 29 septembre 2015 :

" Tout le monde n'habite pas à coté de la gare de Cannes ! "

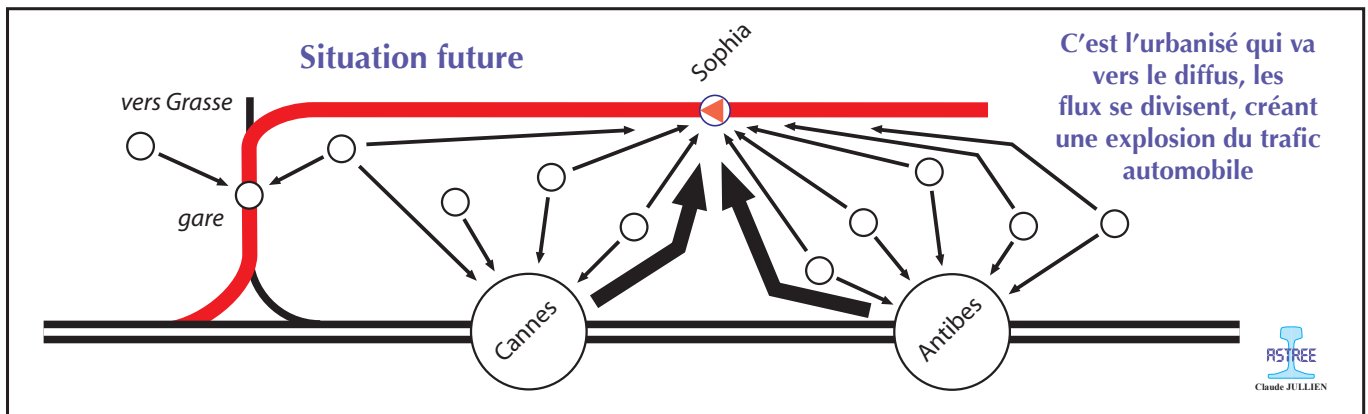
Exact, mais cette réflexion ressort d'une curieuse logique, qui n'a tiré aucun enseignement des premières gares ex-urbanisées. Les derniers événements nous donnent encore raison, quand on voit ce qui se passe en Languedoc-Roussillon avec la construction du CNM (Contournement - Nîmes - Montpellier) et la quasi marginalisation dès le départ des deux gares "à la campagne", La Mogère et Manduel.

La logique voudrait qu'une gare soit située en centre ville, et que la périphérie, beaucoup moins dense, puisse rejoindre cette même gare, selon le schéma suivant :



C'est la solution qui génère le moins de déplacements, et **c'est la plus propice à l'efficacité des transports en commun.**

Tout au contraire, une gare ex-urbanisée provoque le chaos.



C'est la solution qui génère le plus de déplacements parasites :

- la zone dense doit quitter la ville, provoquant une inversion des flux
- les flux se divisent, rendant moins efficaces les transports en commun
- les transports en commun, naturellement orientés depuis des décennies vers les centres ville sont déséquilibrés
- les nouveaux flux venant des centres ville vers Sophia sont beaucoup plus importants que les flux initiaux de la périphérie vers le centre
- malgré la promesse d'un "Ring" suivant une boucle Nice - Antibes - Cannes - Sophia - Nice (ou le sens inverse), cette solution va provoquer une explosion du trafic automobile

En première étape (Priorité 1), les usagers de Cannes et Antibes ne vont pas se reporter vers Sophia, le gain de temps entre Sophia et la bifurcation de la ligne de Grasse, puis entre cette bifurcation et la ligne du littoral, étant nul, voire même négatif au vu du temps d'accès à la gare.

En seconde étape (Priorité 2), le temps d'accès à Sophia, y compris par la solution "Ring", auquel il faut ajouter un temps de correspondance d'au moins 10 minutes, grèvera largement le temps de parcours total pour aller à Paris ou Marseille, alors que par la ligne sinueuse et lente de l'Estérel, l'utilisateur serait déjà à St-Raphaël, soit très près de la gare "Centre-Var - TGV", fin de la LGV Priorité 2 !

Fastoche, y a qu'à faire un nouveau raccordement !

Plus facile à dire qu'à faire !

En effet, nous assistons alors à la création d'un triangle ferroviaire dans une des zones les plus chères de la Côte d'Azur !

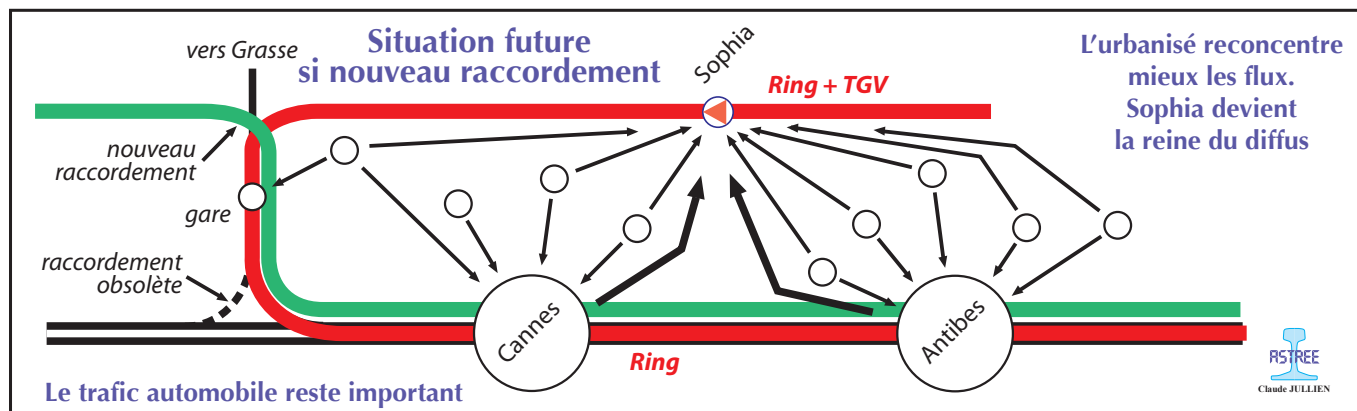
Acceptation par les municipalités et les riverains ?

Nous pouvons déjà imaginer la multitude de recours, déposés par des riverains aux revenus élevés, qui n'hésiteront pas à se regrouper pour payer les meilleurs avocats.

Par ailleurs, mis à part les trains de travaux venant de Cannes-la-Bocca, le raccordement Sud-ouest devient obsolète, alors qu'il a coûté très cher.

Dans ces conditions, fallait-il le faire à double voie ?

Le nouveau raccordement répondra au schéma ci-dessous :



La gare de Nice-Aéroport

Nous avons eu droit à une présentation spéciale, de la part de M. Lathuile (Gares et Connexions) sur un projet de déplacement de la gare de Nice-St-Augustin, gare nouvelle qui ne doit surtout pas s'appeler "Nice-Aéroport", mais qui sera à l'emplacement de "Nice-Aéroport" sans en avoir le nom, et qui un jour (?) s'appellera "Nice-Aéroport". Vous avez bien suivi ?

Nous avons surtout compris que ce projet surgissait bizarrement d'un chapeau, soit-disant déconnecté de toute relation avec la LN-PACA, sans que l'on nous explique le pourquoi du comment.

Les mauvaises langues soutiennent qu'en réalité le maire de Nice (lequel ? le vrai ou le faux ?) souhaiterait récupérer les terrains de St-Augustin pour améliorer la fluidité de la pénétrante nord.

La FNAUT fait simplement remarquer que tout projet routier dans la partie dense d'une ville n'améliore jamais les choses, bien au contraire, car toute nouvelle chaussée appelle immédiatement de nouvelles voitures.

Mais à Nice, le message n'est toujours pas arrivé.

La preuve ...

Le goulot d'étranglement Nice-Aéroport - Nice-Ville

De profonds !

Voilà bien un exemple d'incurie des élus niçois, qui firent preuve d'une myopie sans égale quand ils autorisèrent la construction d'une pénétrante routière le long de la voie ferrée.

En 1968, année de l'arrivée de l'électrification en 25 kV à Nice, une revue ferroviaire avait déjà fait la remarque suivante :

" Quel dommage que face aux travaux importants générés par la modernisation de la ligne et son électrification, la SNCF n'en ait pas profité pour construire une 3^e voie de St-Laurent-du-Var à Nice-Ville ! "

En réalité, la SNCF n'avait aucune responsabilité dans cette affaire, car elle l'aurait bien voulu cette voie supplémentaire, à une époque où les emprises permettaient de la faire plutôt facilement.

Mais dans la Région niçoise, on ne jurait que par la bagnole, et ... ça continue ... en 2017 !

Le chemin de fer a donc été fortement bridé dans son développement par la priorité accordée à la voiture, et qu'en 2017, on ose encore chercher à rabioter des emprises ferroviaires pour lui donner encore plus de place, ressort toujours de la même myopie :

- quid des tunnels de la Major et de la Joliette à Marseille : encore plus d'embouteillages chaque soir devant la Tour CMA-CGM et au Carénage
 - quid du tunnel nord sous la ville de Toulon : encore plus d'embouteillages à l'entrée coté est
 - quid du tunnel sud sous la ville de Toulon : encore plus d'embouteillages à l'entrée coté ouest
- etc ... on n'en finit jamais, et le volume des voitures suit mathématiquement l'extension du réseau routier.

La FNAUT n'est pas à priori contre le déplacement de Nice-St-Augustin, surtout si c'est pour la rapprocher du passage de la ligne 2 du Tramway, mais elle ne voudrait pas que la démolition du BV actuel entraîne l'impossibilité future de pouvoir créer 4 voies au moins jusqu'au pont de l'Avenue Auguste Blanqui, alors que l'emplacement actuel du BV et l'ancienne cour des marchandises le permettent assez facilement. Nous supposons que pour déplacer cette gare, il y aura une enquête d'Utilité Publique, la FNAUT veillera à plaider la préservation de quelques emprises.

Quelle solution entre Nice-Aéroport - Nice-Ville ?

Nous fouillons bien dans le chapeau, mais le lapin ne veut pas sortir.
Le mal est fait, et bien fait.

Parfois, il y a bien un petit élargissement qui permettrait la pose éventuelle d'une troisième voie, mais cela ne servirait à rien, sinon de garage momentané, car c'est bien une solution continue entre les deux gares qu'il faut trouver.

Et si là encore, la solution était le viaduc ?

Nous confessons que nous n'avons rien étudié du tout, et ce serait bien prétentieux de notre part d'affirmer que nous tenons la solution, mais un ingénieur de SNCF-Réseau, qui ferait mumuse avec son logiciel 3D risquerait quoi ? Faire peut-être des découvertes !

D'autant qu'au vu de la faible largeur des chaussées routières, plutôt que d'avoir toujours un pilier unique, il serait sans doute possible quelquefois de s'appuyer sur les 2 bords, avec 2 piliers plus fins.

Pour faciliter l'implantation, on devrait pouvoir utiliser aussi des piliers longitudinaux, plutôt que latéraux, qui, combinés avec des revêtements anti-bruit, diminuerait les bruits routiers pour les riverains, lesquels en arriveraient à bénir le train, leur sauveur !

Chiche !

La gare de Nice-Ville ?

Là encore, de gigantesques ouvrages routiers démontrent chaque jour de quel côté se sont placés les élus niçois. L'extension des voies en largeur est difficile à cause de divers piliers, mais au vu de la hauteur de ceux-ci, serait-il possible d'intercaler une gare terminus "aérienne" entre le niveau naturel et le plafond des ouvrages routiers ?

À vérifier.

Autre problème grave actuellement en gare de Nice : l'étroitesse des Passages Souterrains qui limitent considérablement l'évacuation des voyageurs à l'arrivée d'un train.

En cas d'arrivées simultanées de 3 trains en gare, un de chaque branche, il faut parfois 10 mn pour sortir de la gare.

Conclusion provisoire

Le département des Alpes-Maritimes va poser de graves problèmes aux projeteurs de la LN-PACA.

C'est pourtant cette région qui en a le plus besoin, au regard de l'insuffisance des TER (première banlieue de province), et des embouteillages routiers.

Presque tout est à revoir, mais SNCF-Réseau serait en droit d'obtenir plus de volonté politique et de collaboration de la part des élus.

Cette Ligne Nouvelle est bien là pour servir l'intérêt général ?

Changer les priorités

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**, cette opération faisant gagner 20 mn à elle toute seule pour les TGV Paris - Nice, tout en permettant la diamétralisation de certains TER
- garder en priorité 1, la section Cannes la Bocca à Nice-Aéroport, mais avec extension jusqu'à la rive droite du pont sur la Siagne qui passerait à 4 voies
- garder en priorité 1, le saut de mouton de La Pauline, tout en réservant le futur triangle
- passer en priorité 1, la section Aubagne – Toulon
- passer en priorité 2, la section Le Muy – Cannes la Bocca (pont sur la Siagne)

- reste la priorité 3 (en quelle année ?), de Toulon au Muy, pour boucler l'ensemble de la LN de Marseille à Nice

Bien que non prévue actuellement, nous souhaiterions que la Priorité 3 bénéficie au minimum d'une pré-étude, en développement sur le piémont du Massif des Maures, à la manière de la Direstissima, passant largement derrière Pierrefeu, seul moyen de désamorcer certaines oppositions particulièrement virulentes dans le secteur.

Voir ensuite le document N° 4 sur les financements

Le calendrier de réalisation de la Ligne Nouvelle PACA est totalement déconnecté des réalités de notre région.

La raison principale est en fait toujours la même : le manque de financement !

La France, bien aidée par nos élus, est la Championne du Monde des beaux et grands projets d'infrastructures, sans que personne ne se soucie réellement de trouver l'argent.

Peu d'élus se sont vraiment souciés de dégager des solutions de financement pérennes, trop habitués à compter sur l'État pour subventionner leurs jousjou électoraux.

Chacun veut sa LGV, son aéroport, son stade, sa plateforme multimodale, sa bretelle d'autoroute, etc ...

Nous ne leur demandons pas de faire preuve d'une grande imagination, simplement de s'inspirer des pays étrangers, en particulier la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, et d'autres.

Tous ces pays ont institué des taxes sur la circulation des poids lourds, estimant que les recettes générées par leur passage sont largement inférieures aux coûts externes.

La Suisse a institué la RPLP, Redevance Poids Lourds liée à la Prestation, l'Allemagne la LKW-Maut, l'Autriche l'Eurovignette.

En France, nous avons vu arriver la timide Écotaxe, sur des itinéraires bien précis, permettant par exemple à un camion espagnol de rejoindre l'Italie sans nous verser un seul centime, taxe jugée encore trop élevée par le lobby des donneurs d'ordres, et rapidement écartée par une ministre qui était contre "l'Écologie punitive".

Résultat : dédit à Écomouv, perte des équipements déjà en place, etc ... soit 1,5 G.€ dépensés à fonds perdus, plus un manque à gagner d'au moins 800 millions € / an pour cause de non perception de la taxe !

Sacré bilan pour un seul ministre !

La France est l'un des pays d'Europe les plus transités par les camions, bien plus que la Suisse, et si nous appliquions la RPLP sur notre réseau, la recette atteindrait plusieurs milliards € / an. (voir Annexes)

Pour la FNAUT, ces réflexions sur le financement sont capitales, car elles conditionnent l'avenir du projet de Ligne Nouvelle PACA, et permettraient une accélération considérable de son calendrier, seule manière d'éviter la thrombose routière.

Cette ligne sera la plus chère parmi tous les projets de LGV en France. C'est la conséquence de notre géographie, qui pour une ligne de chemin de fer, équivaut à une zone de montagne.

Si nous y ajoutons la forte urbanisation du Littoral, il est facile de comprendre que les ouvrages d'arts, en particulier les tunnels, seront légions, et coûteux.

Pourquoi un calendrier de réalisation aussi aberrant ?

La réponse est toute simple et évidente : **c'est l'argent disponible qui dicte le rythme des travaux.**

Au vu de la géographie contraignante de PACA, qui pour le tracé d'une ligne nouvelle ferroviaire est équivalente à de vraies montagnes, quoi que nous fassions, la LN-PACA sera la ligne la plus chère de France !

Quand il fallut construire le TGV-Med, pour un linéaire bien plus important que la LN-PACA, personne n'osa proposer un calendrier avec différentes phases, malgré le nombre très important d'ouvrages d'art, et tout fut réalisé d'un seul tenant, car le devis final était sans commune mesure avec celui de PACA.

Mis à part des travaux souterrains de très grande longueur, comme les tunnels de base alpins, il n'existe pratiquement pas de grosse infrastructure exigeant plus de 5 années de travaux !

À une condition : que l'argent soit présent pour chaque phase du chantier !

Actuellement, toutes nos grandes entreprises de BTP pleurent après le travail. La réduction des dotations financières de l'État aux collectivités territoriales, qui en temps normal représentent 75 % des investissements dans les travaux, la non réalisation du programme de logements sociaux par manque de terrains bon marché, etc ... plongent ces sociétés dans une phase de récession sévère, avec parfois la très grave conséquence de perdre des savoirs faire.

Il faut que nos élus s'inquiètent de trouver des sources de financement pérennes. Nous ne leur demandons pas de faire preuve d'une grande imagination, mais simplement d'aller voir comment font nos voisins européens, en particulier les Suisses, petit peuple de 8,5 millions d'habitants qui a réalisé les grands tunnels de base ferroviaires.

C'est bien pourquoi nous nous permettons de rajouter un chapitre entier consacré aux modes de financements de ce pays, avec la RPLP, mais nous aurions pu parler de l'Allemagne avec la LKW-Maut, ou l'Autriche avec l'Eurovignette.

Voir sur ce sujet spécifique Annexes 7 à 9

Changer les priorités

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**, cette opération faisant gagner 20 mn à elle toute seule pour les TGV Paris - Nice, tout en permettant la diamétralisation de certains TER
- garder en priorité 1, la section Cannes la Bocca à Nice-Aéroport, mais avec extension jusqu'à la rive droite du pont sur la Siagne qui passerait à 4 voies
- garder en priorité 1, le saut de mouton de La Pauline, tout en réservant le futur triangle
- passer en priorité 1, la section Aubagne – Toulon
- passer en priorité 2, la section Le Muy – Cannes la Bocca (pont sur la Siagne)
- reste la priorité 3 (en quelle année ?), de Toulon au Muy, pour boucler l'ensemble de la LN de Marseille à Nice

Voir ci-après Annexes I à IX



**Nous pourrions avoir 4 voies au moins jusque là
Pont de l'Avenue Auguste Blanqui**

Cour marchandises

BV actuel

Connexion

