

## LN Paca Observations de l'association Région Verte :

L'association Région Verte ne peut que réitérer ses observations précédentes, aucune réponse aux problématiques soulevées et aucune amélioration du projet n'ayant permis de réviser ces avis.

### A. TEMPS DE PARCOURS :

Comment le projet peut-il annoncer :

- " *L'objectif d'un temps de parcours de 1h (hors arrêts) entre Marseille et Nice (distantes d'environ 200 km), dans le scénario « Métropoles du Sud » représente une vitesse moyenne de 200 km/h (le seuil de la « grande vitesse » étant fixé à 220 km/h dans les référentiels de conception)*". (cf. Synthèse des temps de parcours - p 7)
- et quelques pages plus loin: " *de 270 à 300 km/h entre l'Est Var et Nice, permise par un linéaire de tunnels important (et donc peu de contraintes d'insertion en surface)* " (Cf. Synthèse des temps de parcours - p 13), alors que les distances inter-stations Est Var, Ouest A-Mmes, Nice, Monaco et Vintimille sont trop faibles pour permettre les temps nécessaires à la montée en vitesse et la décélération.
- cet argument est d'ailleurs confirmé dans l'alinéa suivant : " *200 km/h entre Nice et l'Italie en raison de la proximité des arrêts de Nice et de Monaco, et des objectifs annoncés côté italien (200 km/h également).* "

RFF recherche un équilibre permanent entre la modération et les objectifs de vitesse.

*" Cependant, si la « grande vitesse » n'est pas l'objectif unique du projet, et pour certains ne doit pas être l'objectif premier, il serait inversement incohérent de s'en passer « par principe ». Il ne faut pas hésiter à favoriser la grande vitesse lorsque des tronçons de ligne nouvelle sont de toute façon nécessaires (en particulier parce que l'aménagement le long de la ligne existante n'est pas possible). "*

Le choix d'une ligne mixte à grande capacité limitée à 200 km/h, retenu côté italien est infiniment plus pertinent que le projet LN Paca, notamment dans la traversée des Alpes Maritimes.

Le report des TGV sur la Ligne Nouvelle pour libérer des sillons et améliorer les cadences des TER,

### B. TRAVERSEE DES ZONES URBAINES DENSES :

L'aveu aujourd'hui que " *Le doublement de l'infrastructure, (c'est-à-dire passage de deux à quatre voies) est tout simplement impossible sur une partie importante du tracé, pour des raisons de densité du tissu urbain (par exemple, le « coût » en nombre de bâtiments impactés), mais aussi pour des raisons réglementaires (loi littoral, parcs nationaux, sites classés, etc.)*". (Cf. Synthèse des études de vitesse et temps de parcours p 11), fait regretter le temps et l'argent perdu avec l'entêtement de certains projets de 3ème voie, notamment dans la traversée des A-Mmes.

Le projet doit desservir les villes stratégiques de son tracé, notamment Cannes et Nice pour les A-Mmes :

- Pour Cannes, le foncier disponible à La Bocca rend cette destination logique et parfaitement faisable,
- Par contre, la traversée en tunnel à l'Ouest, et l'obligation d'aboutir à la gare multimodale St Augustin à Nice, impose un rabattement de la Ligne Nouvelle sur la ligne historique à Saint-Laurent du Var, avec des entrées-sorties de tunnel en zone urbaine, voire à proximité de l'Institut Tzanck, établissement médical sensible, puis une traversée du cœur de ville pour atteindre le pont du Var, ce qui aurait été évité avec la traversée à St Isidore et la gare TGV à Nice ville (Thiers), tracé qui de plus, aurait permis des connexions logistiques du fret ferroviaire dans l'Ecovallée.

Selon la *Synthèse Vitesse-Temps de parcours* (p 11) :

**" Le jumelage (des 2 lignes) nécessite d'avoir une vitesse similaire à celle de l'infrastructure ferroviaire existante "**. (100 à 150 km/h sur la ligne historique)

*" Les études ont montré que la comparaison entre les avantages d'un jumelage et leurs inconvénients est complexe, et qu'elle ne penche pas souvent en faveur du jumelage :*

- *les coûts en jumelage sont équivalents, voire supérieurs, à ceux d'une ligne nouvelle, en raison des contraintes induites par la proximité de la ligne existante (mesures spécifiques en phase travaux, reprise d'ouvrages sur l'existant, etc.),*
- *les impacts (emprise au sol et nuisances) peuvent être inacceptables en site urbain. "*

L'impact du jumelage et de l'augmentation des flux prévue par le projet (TGV +50%, Fret x 5, plus les TER) exclue totalement une traversée aérienne des cœurs de ville de Villeneuve Loubet, de Cagnes, tout comme St Laurent du Var, dont le PLU prévoit justement une requalification majeure de l'urbanisation de son entrée de ville, les quartiers du littoral Gare-Vespins.

Alors que décideurs et associations tentent d'apporter des réponses pour améliorer les impacts de l'aéroport et de l'A8, les choix de ce projet vont y multiplier les nuisances et les risques induits par cette concentration des flux ferroviaires.

## C. FRET :

Grâce aux sillons libérés par le transfert des TGV sur la ligne nouvelle, le projet prévoit **de quintupler les convois de Fret sur la ligne historique** (qui passeront de 4-5 à 20) (cf "*Les priorités de la Ligne Nouvelle*" page 5)

Dans une zone urbaine dense comme les A-Mmes qui concentre population, activités et axes de transport sur la seule bande littorale (dont l'A8), et qui est **victime d'un fort transit européen de poids-lourds sur son axe autoroutier** (cf. *Groupe de Travail Fret et Logistique n°3- Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique - page 6*),

Comment n'apporter pour toute réponse que la multiplication par 5 du fret sur une ligne :

- très ancienne **"alors même que le doublement sur place de la ligne existante n'est pas possible partout et coûterait aussi cher qu'une ligne nouvelle, avec de fortes nuisances"** (cf "*Les priorités de la Ligne Nouvelle*" page 2)
- qui est soumise à de nombreux risques naturels (submersion marine, retraits-gonflements, glissements de terrain, chutes de pierres, inondations, etc) en de multiples points,
- dont la population attendait dès le Débat Public, qu'elle soit dédiée aux déplacements du quotidien, afin d'offrir une réponse réellement incitative (cadences RER) capable de générer les changements de comportement,
- qui traverse la bande littorale ou se concentre 95% de la population dans une zone urbaine dense continue de Mandelieu à Menton, avec les nuisances et les risques induits par la circulation de convois de fret lourds et rapides, ainsi que les TMD,
- qui ne se trouvera **reliée à aucune plateforme logistique** avec la suppression de Cagnes et du MIN, en totale contradiction avec les préconisations du **Schéma**

**Multimodal des Transports et Déplacements des Alpes-Maritimes** (cf Études préalables Groupe 3 - Fret p6),

notamment :

- Satisfaire les besoins locaux en logistique (**comment ?**)
- Renforcer le rôle des gares fret (**lesquelles ?**)
- Assurer la pérennité des approvisionnements **par modes alternatifs existants** aujourd'hui (**lesquels : le routier alternatif au routier ?**)
- Informer des enjeux fondamentaux de la logistique (**le public en est persuadé**)

**Une telle conception du projet nous ramène purement et simplement à la case départ :**

La ligne historique était et restera saturée à cause de la persistance de la juxtaposition des convois de vitesse différente, car les convois de Fret, comme les TGV, roulent vite, ne s'arrêtent que dans les gares principales, et sont prioritaires sur les TER.

C'est cet argument qui fût à l'origine de la 3ème voie Cannes-Nice (*Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, dont seule une section reliant Antibes-Cagnes/Mer a été réalisée pour 150M€*), alors même qu'aujourd'hui le dossier reconnaît que **"le doublement sur place de la ligne existante n'est pas possible partout et coûterait aussi cher qu'une ligne nouvelle, avec de fortes nuisances"** (Cf. "Les priorités de la Ligne Nouvelle" page 2).

Quant à la compatibilité du Fret et des TGV, le dossier de consultation prétend faussement à une demande de **"ligne nouvelle en site propre et à Grande Vitesse dans les Alpes-Maritimes"** (Cf. "Les priorités de la Ligne Nouvelle" page 2), ce qui est impossible puisque les distances inter-stations depuis Est Var ne permettent pas la montée en grande vitesse et la décélération ;

Les études présentées lors de la concertation ont montré que la vitesse maxi des TGV ne pourrait pas dépasser 200km/h dans le 06 et qu'à cette vitesse les contraintes Fret-TGV sont compatibles. C'est le choix de Réseau Ferré Italien avec sa ligne mixte à Grande Capacité.

Sachant que **"Vintimille est le 2ème passage alpin européen (après le Brenner)"** (cf Études préalables Groupe 3 - Fret p17), il est incompréhensible que ne soit pas envisagé de prolonger les critères de cette voie "Alta Capacita" dans la traversée des A-Mmes.

Sans risquer de concurrencer le projet Lyon-Turin, la nécessité :

- d'améliorer la qualité de l'atmosphère des A-Mmes continuellement polluée avec des dépassements PM10 depuis 2010,
- de résoudre le risque de transport de matières dangereuses dans la traversée des zones urbaines denses
- et de favoriser le report modal du fret routier sur le fer,

impose de mettre en place des mesures fortes de gestion des flux PL, et pourquoi ne pas envisager la limitation du nombre de PL à Vintimille, comme c'est le cas dans les autres traversées Alpines : *Fréjus et Mont Blanc limitation au trafic maximal sur les deux passages à 2,5 millions env. PL/an, 650.000 PL/an par la Suisse.* (Cf. Conclusion Etude COWI p 2)

## **D. LOGISTIQUE :**

Le projet n'apporte aucune réponse aux interrogations soulevées par l'**Analyse Prospective des Flux en Paca** (DREAL Paca Février 2012) et notamment la domination du mode routier (80% sur les échanges nationaux ; 90% sur le transit ; 97 % sur les flux en interne).

**Cette analyse relève :**

### **1.- Concernant les "Forces et faiblesses transport et logistique de la Région PACA**

- **Besoins logistiques des territoires de l'Est non couverts du fait d'un foncier rare et cher**
- **Flux de transit routiers nombreux et peu créateurs de valeur locale**
- **Domination du mode routier et faiblesse du mode ferré dû notamment à un réseau Est-Ouest peu performant (saturation, caractéristiques)**
- **Absence de schéma logistique, cette activité est perçue plus comme une conséquence que comme actrice du développement**

- Une logistique urbaine « **subie** » dans les grandes agglomérations"

## 2.- Concernant les **Besoins de Foncier** (Evolution des variables horizon 2020-2025)

### "Horizon 2020 : Besoin de foncier (en ha) 300 ha

- 80 ha en distribution urbaine (50 pour Marseille, 30 sur littoral Nice)
- Projets : 400 ha en projet dont 300 ha autour du développement du PORT DE MARSEILLE
- Reste 150 ha à trouver dont 60 sur **Vaucluse et littoral niçois**

### "Horizon 2025 : Besoin de foncier (en ha) 400 ha

- 100 ha en distribution urbaine (50 pour Marseille, 50 sur littoral Nice)
- Projets : 400 ha en projet dont 300 ha autour du développement du PORT DE MARSEILLE
- Reste 250 ha à trouver dont 100 sur **Vaucluse et littoral niçois**

### Et conclue :

- Du point de vue des infrastructures, la **nécessité de régler le problème de l'augmentation de la congestion sur Nice**, pour laquelle aucune réponse n'est apportée à date dans les projets recensés.
- Du point de vue des choix modaux, que **la réalisation quasi exclusive des trafics de transit par le mode routier devient inacceptable**, et nécessite une action forte (**taxation, gestion des flux routiers, ...**)

Les projets existants sont des réponses ponctuelles à des points de blocage avérés, il est donc **nécessaire d'aller plus loin dans l'anticipation des besoins.**

Les réponses nécessaires doivent être à la hauteur des ambitions, il ne s'agit pas de répondre au coup par coup mais de réfléchir sur **une optimisation globale.**

Il est nécessaire de travailler en concertation avec la région Rhône-Alpes et **un arc méditerranéen élargi** (de Barcelone à Gênes) pour répondre aux problématiques liées à l'organisation des flux afin d'éviter le risque d'une « finistérisation » de la Région. »

**Nous constatons que CETTE ETUDE CONFIRME TOTALEMENT NOS OBSERVATIONS et il est indispensable que le projet soit reconsidéré à la lumière ses préconisations**

### **En conclusion :**

**Le projet n'apporte aucune réponse fiable et durable :**

- o à une amélioration réellement incitative des cadencements TER sur la ligne historique, comparables au RER promis, voire au "Métro de surface", auquel se sont engagés les élus locaux,
- o à la domination du Fret routier et la congestion sur la traversée des A-Mmes en ne favorisant pas le report modal PL sur le fer,
- o à l'amélioration de la qualité de l'environnement des zones traversées (qualité de l'atmosphère, nuisances, risques, etc).

**Il est indispensable de reconsidérer le projet à la lumière des études et engagements pris antérieurement.**

B. GOURMANEL  
Secrétaire Région Verte