



Contribution de la Fédération du Parti Communiste Français des Alpes-Maritimes au sujet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

6 Rue Balatchano, 06300 Nice

fedepcf06@gmail.com

04 93 56 04 00

La fédération du Parti Communiste Français des Alpes-Maritimes **se prononce en faveur de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.**

Nous sommes très inquiets de la situation des transports dans les Alpes-Maritimes. Les artères routières sont bouchées, avec la pollution atmosphérique qui en résulte. La ligne unique de train sur le littoral, et la ligne Cannes-Grasse propose une fréquence insuffisante de trains et est victime de taux record de retards et annulations. Des solutions de transports en commun sont en projet mais subissent sans cesse des retards et sont sans cesse repoussées comme le TCSP entre Antibes et Sophia-Antipolis, ou sur Cannes, ou encore les lignes 2 et 3 du tram à Nice.

Nous pensons que la Ligne Nouvelle est essentielle pour le renouveau des transports en commun dans le Département et la Région. Elle libèrera la ligne littorale de la plupart des trains longue-distance pour se concentrer sur des TER à haute fréquence et plus robustes face aux perturbations.

Elle complètera le pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport, avec une desserte des TGV. Ce PEM est à proximité de 22 000 emplois potentiels et 2000 nouveaux logements. Il doit également irriguer la plaine du Var et ses zones d'activité en complémentarité avec le réseau de tram, des Chemins de Fer de Provence, et autres transports collectifs.

La Ligne Nouvelle proposera une nouvelle desserte sur Sophia-Antipolis, qui est une technopole de premier plan, avec 35 000 salariés et 5000 étudiants. Enfin, à terme, elle améliorera les trajets longue distance en gagnant une heure entre Nice et Marseille. **Nous sommes d'ailleurs pour une accélération du calendrier et la réalisation dès la Priorité 1 de la liaison entre les gares Est-Var et Ouest-Alpes-Maritimes**, qui devra être complètement en Ligne Nouvelle et permettre un temps de parcours de 25 minutes entre Est Var et Nice Aéroport. **Nous ajoutons que la gare Ouest-Alpes-Maritimes doit permettre l'arrêt des trains longue distance.**

Ces avancées s'inscrivent parfaitement dans la volonté de notre parti d'apporter à la population des transports en commun fiables, fréquents et surtout propres.

Parmi les variantes proposées, nous nous prononçons **en faveur d'une gare à Sophia-Antipolis** pour les raisons citées plus haut. Nous nous prononçons plus exactement **pour la variante OAM1, avec la gare sur le site du Fugueiret**. Nous trouvons les 2 autres variantes inacceptables :

- les Bréguières sont excentrés et ont un cout social et écologique exorbitant (50 résidences à acquérir et détruire, 3 km en surface dans le parc de la Valmasque et 4 franchissements de la Valmasque en viaduc).
- Les Bouillides ont aussi un impact dévastateur sur le parc naturel des Bouillides et ses installations sportives, et des nuisances pour le quartier populaire de Garbejaire avec des voies donnant directement sur les résidences.

- Au contraire le Figueiret n'apporte pas ces nuisances aux riverains actuels car la zone n'est pas encore urbanisée. Et l'impact écologique sera moindre car justement la zone est prévue d'être urbanisée à travers le projet Côte 121 et la Cité du Savoir. Nous pensons que la gare sera justement une opportunité pour ce nouveau quartier, qui pourra être construit avec en tête les services publics, la recherche, les logements étudiants et sociaux, et les transports en commun. Sur ce dernier point, le site du Figueiret est naturellement un point central avec le passage du BHNS entre Antibes et Sophia-Antipolis, ainsi que les deux lignes de TCSP et le transport par câble prévus dans le cadre du projet Côte 121.

Concernant le tracé, **nous insistons sur la nécessité de la boucle TER** formée entre la Ligne Nouvelle, la ligne Cannes-Grasse et la ligne littorale. Cette boucle apporte le meilleur maillage en termes de desserte, avec une liaison entre Sophia-Antipolis et Nice, Cannes, Ranguin, Golfe-Juan. Et on peut ajouter à la liste Mouans-Sartoux et Grasse d'une part, St Laurent du Var et Cagnes sur Mer d'autre part, car même si elles nécessitent un changement de train (ou un demi-tour éventuellement), le temps de trajet en train reste attractif. De plus cette boucle économise un terminus dans la zone de Cannes, couteux en emprise et capacité ferroviaire.

Le système ferroviaire doit disposer des espaces et emprises nécessaires à son fonctionnement. Le site de Cannes la Bocca doit notamment pouvoir accueillir :

- **le remisage des TER**, dont l'importance va croître avec la mise en place du RER littoral,
- **un atelier de maintenance du matériel** avec des emplois à la clé,
- **un triage pour les trains de marchandise** car le fret ferroviaire devra être relancé sur la ligne littorale pour en finir avec tous les camions polluants sur l'autoroute,
- **une base travaux** indispensable pour les opérations de renouvellement du réseau.

Enfin, nous sommes favorables **au déplacement de la gare de Cannes la Bocca sur le site de Cannes Marchandise** pour la rapprocher du quartier de la Bocca et sa zone d'emploi : elle doit devenir un pôle d'échange multimodal.

Nous sommes opposés à toute fermeture de gare TER car cela irait à l'inverse des objectifs poursuivis par la Ligne Nouvelle. Une réflexion doit même être engagée pour de nouveaux points de desserte TER grâce à la désaturation de la ligne existante.

Les travaux de la Ligne Nouvelle, et notamment les tunnels, représentent 3 Millions de mètre cube de déblais à évacuer. Il faut dès maintenant s'interroger sur les stratégies d'évacuation et de valorisation. Il ne faut pas dégrader la qualité de vie des territoires qui subissent déjà toutes les nuisances des infrastructures. **Des possibilités de valorisation existent, par exemple en comblant un dragage trop intensif du Var dans le passé, ou pour conforter/rehausser la route de bord de mer entre Villeneuve-Loubet et Antibes.**

Pour conclure, nous sommes totalement favorables à la Ligne Nouvelle, mais il faudra aller plus loin. **Les autres réseaux de transports en commun doivent également progresser, leurs tarifs doivent baisser en allant vers la gratuité pour les trajets quotidiens et des abonnements communs entre les différents réseaux pour faciliter la vie des usagers.** L'enjeu, c'est un report modal massif de la voiture vers le train et les transports propres, pour désengorger les routes, diminuer la pollution atmosphérique (3ème cause de décès prématuré en France), et garantir le droit au déplacement pour tous. **Ceci n'est possible que dans le cadre d'un véritable service public des transports, disposant des moyens humains et financiers nécessaires, écartant toute privatisation orientée par les seuls profits des actionnaires et non l'intérêt général.**

Cécile DUMAS,
secrétaire départementale du PCF06
fedepcf06@gmail.com