

Ligne nouvelle PCA

Mesdames, Messieurs,

Au moment où se termine cette nouvelle concertation, je voudrais renouveler une fois de plus mon attachement et mon soutien le plus total à ce projet qui commence à dater puisque ses premières prémices remontent aux années 1980.

Nous en sommes aujourd'hui à la 3^{ème} concertation, puisqu'il y avait déjà eu le grand débat public en 2005, puis une concertation fin 2011 et à nouveau, 5 ans après, une nouvelle concertation, portant sur un projet remanié, puisque de ligne nouvelle LGV, on parle maintenant de ligne nouvelle PCA, avec phasages.

Bien compris la nécessité de traiter en priorité les nœuds marseillais et niçois et de favoriser les trains du quotidien.

Mais n'était-ce pas déjà l'objectif de l'ancien projet, de faire une ligne TGV pour soulager l'actuelle ligne littorale et pour pouvoir y accueillir davantage de trains courtes distances à destination des actifs, permettant de soulager l'encombrement des routes et de limiter les pollutions.

Ces objectifs sont plus que jamais nécessaires et le nouveau projet ne constitue qu'un phasage, même s'il est enrichi de projets de tracés beaucoup plus affinés, notamment pour ce qui concerne la traversée délicate du département des Alpes Maritimes.

Il ne faut pas opposer les TGV et les trains du quotidien pour permettre aux gens d'aller à leur travail. Car un TGV peut également permettre aux gens de travailler. Il suffit de penser aux personnes qui ont des abonnements sur Paris Lyon, Paris Le Mans ou Paris Lille et qui font quotidiennement leurs trajets en TGV.

Dans la région niçoise, l'objectif est double et complémentaire :

Permettre de rattacher l'agglomération niçoise (en fait la conurbation Côte d'Azur, la cinquième de France, plus d'un millions d'habitants entre les agglomérations de Nice et de Cannes qui se sont rejointes au sens INSEE pour en faire une conurbation de plus d'un million d'habitants. En dépit de son attrait, de son intense activité, ce pôle urbain reste le plus excentré de France, alors que Bordeaux vient d'être raccordé sur Paris par ligne nouvelle intégralement à grande vitesse celle – là, un pôle urbain qui a certes le deuxième aéroport de France après Paris, mais dont le développement ne peut être que contraint à l'avenir compte tenu du manque de place et du relief.

En même temps, non seulement Nice reste à près de 6 h de Paris, mais demeure à plus de 2 h 30 de Marseille, sans aucun progrès depuis 40 ans où l'électrification complète à la fin des années 60 permettait de relier Marseille en 2 h 20. Or, c'est l'encombrement de cette ligne qui obère sa capacité et ses performances.

Relier Nice à Marseille, la capitale régionale en moins d'1 heure 30 doit être un objectif urgent, non pas à 2050, mais à 2030 ! A cause du temps de parcours incompressible, l'usager niçois arrive trop tard à Marseille pour prendre le TGV pour Barcelone.

Mais alors que Nice est excentré de Paris, sa situation centrale au cœur de l'arc méditerranéen Milan Gênes Nice Marseille Montpellier Barcelone ne la sert pas davantage, alors que c'est un argument pour accélérer les projets transfrontaliers, alors que le doublement de la ligne Vintimille – Gênes est maintenant effectif. De plus, des financements européens peuvent y concourir.

Objectif double disais-je pour la conurbation Côte d'Azur :

- Rapprochement vis-à-vis des grandes villes françaises et européennes, notamment celles de l'arc méditerranéen,
- Constituer enfin un véritable RER.

Seule dès lors, la construction d'une nouvelle ligne dans le moyen pays est à même de pouvoir parvenir à cet objectif de constitution d'un réseau maillé et cadencé, permettant aux actifs de prendre plus facilement le train sans se préoccuper des horaires, comme on le fait pour le métro.

La 3^{ème} voie a en effet montré ses limites, et la bande côtière n'est pas le seul axe de développement puisque le moyen pays devient maintenant également très peuplé avec les pôles urbains de Grasse Mouans Sartoux et surtout le bassin d'emploi d'Antibes Sophia Antipolis, technopole innovante, la première du genre en Europe, mais dont les accès sont maintenant saturés.

Une conurbation de plus d'un million d'habitants doit avoir son RER. N'importe quelle ville d'Allemagne de plus de 500 000 habitants en est doté. Allez voir par exemple à Stuttgart, très grande ville industrielle, certes, mais qui a de façon surprenante des côtés de ville à la campagne, dans des espaces très vallonnés, où les lignes du RER, le stadtbahn, s'intègrent sans problèmes.

Il y a certes une opposition forte à l'implantation d'une ligne à Sophia Antipolis, notamment pour des critères environnementaux, alors qu'elle sera essentiellement en souterrain. Je fais donc confiance aux décideurs dans le choix du meilleur tracé alliant les objectifs de performance avec le meilleur parti environnemental. C'était d'ailleurs l'objet des discussions en atelier.

Il est reproché également au projet l'implantation... d'une gare !!! Sans gare, le projet perd de sa pertinence et ne pourra drainer les actifs. Je fais également confiance pour la meilleure implantation d'une gare, au Fugueiret. Nul doute qu'une fois la gare décidée, les moyens de transport propres et innovants ne manqueront pas de s'y raccorder, pour relier entre eux les principaux pôles d'intérêt de Sophia, et que les actifs mettront pas plus de 10 minutes pour relier à la Gare à leur lieux de travail. Le projet permettra de structurer un peu plus la technopole. Tout le monde devrait y trouver son compte. Permettre de relier le centre de Cannes à Sophia en un quart d'heure, et depuis Nice en 10 minutes, mais également depuis Grasse, en créant un raccordement avec la ligne Cannes Grasse.

Mais une gare pour desservir la technopole doit également pouvoir accueillir des voyageurs plus lointains en provenance de Paris, Marseille, Barcelone, Gênes, autant de perspectives de développement des relations d'affaires qui pourront être facilitées par l'implantation de cette nouvelle ligne. A terme, c'est le tourisme et l'économie de notre département des Alpes-maritimes qui risquent d'en pâtir si rien n'est entrepris rapidement.

Pour ce qui concerne la problématique d'une gare TGV à Cannes La Bocca. Idéalement, comment n'y pas être favorable ? Le secteur de Cannes Ouest Mandelieu Basse Vallée de la Siagne est un bassin d'emploi important, avec beaucoup de commerce, l'aéroport de Cannes, le deuxième aéroport d'affaires de France, une usine de tout premier ordre THALES, mais aussi, un important pôle touristique avec Mandelieu et le Casino de la Napoule, la baie de Cannes, la proximité de l'Estérel, Cannes Marina, Théoules, etc...

De plus, il y a du foncier disponible. A l'heure actuelle, la gare de Cannes la Bocca voyageurs, située à l'embranchement de la ligne Cannes Grasse est excentrée. Une gare plus en phase avec le centre de la Bocca, le secteur en devenir de la Robine, permettrait une mise en valeur et le réaménagement de tout un quartier avec une bonne desserte du TSCP.

Je comprends l'attachement du Maire de Cannes à ce projet. C'est parfaitement légitime pour une mise en valeur de la Ville de Cannes, une ville comme Cannes devant avoir une gare TGV digne de ce nom.

Mais voilà, j'ai dit que j'étais idéalement favorable. Mais pour quelle desserte ? Le souci est que cette gare TGV de Cannes la Bocca, n'est pas naturellement située sur la nouvelle ligne.

Soit la nouvelle ligne poursuit son tracé initialement prévu jusqu'à Est Var, et là la Gare de Cannes la Bocca TGV ne serait pas desservie par les TGV utilisant la ligne nouvelle. Elle ne serait alors desservie que par des TGV utilisant la ligne côtière via Antibes Cannes Centre et à destination de Saint Raphaël.

Ce ne serait donc pas tout à fait une gare TGV

Il y a maintenant la possibilité de ramener la ligne nouvelle de Sophia vers la Bocca soit en utilisant un raccord souterrain sous la Bocca, ce qui peut être coûteux et en plus en zone inondable, soit par un shunt direct vers Sophia, également en souterrain sans passer par la ligne Cannes Grasse.

Mais après, comment feront les TGV arrivant de Sophia, et quittant la Gare de la Bocca pour se diriger vers Est Var ? Ils ne vont tout de même pas rebrousser chemin et reprendre la ligne Cannes Grasse pour rejoindre Est Var par un embranchement qui n'est pas prévu pour l'instant. Alors, Ils devront alors emprunter une portion de ligne pour rejoindre le massif du Tanneron et le tracé initialement prévu vers Est Var. Mais cette portion de ligne reste encore à étudier !!

Cette hypothèse certes envisageable risque d'obérer le projet de ligne directe Sophia Est Var et de retarder encore sa mise en œuvre. Et cela donnerait une ligne TGV particulièrement sinueuse ! OU alors, on ramène les TGV de Sophia vers la Bocca, et ces derniers rouleront vers Saint Raphael par la ligne côtière . Cela remettrait en question la ligne vers EST Var ; Car, si on maintient la ligne initialement prévue vers Est Var, les opérateurs voudront –ils faire bifurquer leurs TGV la Bocca alors qu'ils ont la possibilité de continuer directement ?

Si cette option de Gare de la Bocca avec une nouvelle portion de ligne n'obère pas le projet initial, alors j'y suis favorable. A l'inverse, une gare à la Bocca est bien entendu tout à fait possible, et même vivement souhaitable. Mais il faudra alors se dire qu'elles ne seront desservies que par des TGV utilisant la ligne classique côtière. Ces TGV resteront un certain nombre si Antibes et Cannes Centre souhaitent encore être desservis par les TGV. Mais cela ferait un arrêt à Antibes, un autre à Cannes Centre et encore un autre deux kilomètres 1/2 plus loin à la Bocca... Une solution serait de ne pas

desservir Cannes Centre. Mais la Gare de Cannes Centre qui vient d'être rénovée, belle gare d'ailleurs, on ne voit pas comment des gens qui vont à Cannes, dans la cité des Festival, une gare qui dessert le secteur de la Croisette, véritable Carré d'Or, ne serait pas desservie par les TGV et on voit mal obliger les gens à descendre à la Bocca, pour se rendre aux festivités cannoises.

En revanche, la Gare de Cannes la Bocca doit être impérativement une belle gare pour les TER. Si Gare TGV à la Bocca, cette dernière ne doit pas être mise en balance avec la Gare de Sophia. Si Gare TGV à la Bocca, cette gare TGV doit avoir son existence propre, mais sur la ligne côtière. Cela semble la moins mauvaise solution pour accueillir des TGV si les opérateurs acceptent toutefois deux arrêts de suite à 2 km ½ d'intervalle.

On le voit, si la gare TGV la Bocca peut être un beau projet, permettant une meilleure attractivité de tout ce secteur, ce projet s'intègre mal au projet de ligne nouvelle, tout simplement parce qu'il n'est pas situé sur le tracé de la ligne nouvelle. Et à chacune des solutions que j'ai pu entrevoir se heurte à une difficulté, voire une incompatibilité. Mais si quelqu'un trouve la solution idéale, alors pourquoi pas ? Je suis preneur !!

Le fait que la Gare de Cannes la Bocca ne soit pas située sur le tracé de la ligne nouvelle constitue son grand handicap.. Mais projet mérite d'être étudié pour une desserte a minima par les TGV et surtout pour y accueillir la tête de ligne des TER.

Enfin, pour ce qui concerne le projet général de ligne nouvelle, je suis absolument favorable à son accélération. On ne peut plus se permettre d'attendre 2050 pour pouvoir joindre Marseille Aix en 1 h 30. Pourquoi NICE 5^{ème} agglomération de France, 1 million d'habitants dans la conurbation Côte d'Azur doit attendre 2050 voir plus loin pour se voir intégralement raccordée au réseau de ligne nouvelle ? Alors que Strasbourg et Bordeaux ont été raccordés en 2016 et que Montpellier le sera prochainement, et Toulouse un peu plus tard. C'est profondément injuste !!

Je rappellerai que le projet remonte aux années 80 et qu'il était jugé prioritaire par le ministre DELEBARRE en 1990 dans le cadre du premier schémas TGV, et le projet l'un des plus rentables alors que l'on a fait des TGV (Rhin Rhône, TGV Est à la rentabilité moindre). On a renoncé au TGV dans les années 90 du fait qu'il portait atteinte aux environs du massif de la Sainte Victoire. Ce qui menace cette si belle région, ce n'est pas le chemin de fer, mais les incendies !!

Après relance au début des années 2000, on a parlé d'une mise en service vers 2017/2018 !! Puis le grand débat, et après d'interminables discussions pour savoir si le TGV devait passer par Marseille, Toulon et depuis, une perte de temps. Un espoir vers la fin des années 2008 dans le cadre d'un plan de relance du BTP puis dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Tout cela a fait long feu et le projet de ligne nouvelle de plus en plus décalé aux calendres grecques pour venir entendre des échéances ahurissantes (2050 !!° Plus de 60 ans pour faire 200 km ENTRE Aix, Marseille et Nice alors qu'il n'en fallu que 10 pour faire 450 km entre Paris et Lyon ;

De grâce, accélérez le projet !! Nice et les Alpes-Maritimes ne sont pas une réserve d'indiens ! On n'en peut plus d'attendre et de laisser filer chaque fois les occasions manquées !!

Je comprends les réticences des riverains. Mais il ne faut pas avoir peur du chemin de fer. Le chemin de fer du 21 ème siècle n'est pas du tout désuet. Bien au contraire !! Et il est respectueux de l'environnement ; Il est écologique. Et le modèle TGV n'est pas économiquement fini !! C'est son mode de financement qu'il faut revoir. Lorsque j'ai assisté à la réunion du 19 décembre 2016 à Nice, si houleuse, je me suis demandé comment au 19è et au 20 ème siècle, la France aurait pu réussir à concevoir un si beau réseau ferroviaire face à une telle hostilité!!

Je suis favorable à l'option pronée par l'association TGV Développement, c'est-à-dire un passage par le Moyen Var qui ne passe par Toulon. Toulon étant déjà bien desservi. Il lui suffirait d'une antenne se branchant vers Aubagne.

Favorable évidemment à la gare de Nice Aéroport, indiscutable qui doit rester en harmonie avec la liaison vers Nice Ville qui doit bien être calibrée.

Bien cordialement à vous, avec tous mes vœux pour 2017, des vœux positifs pour une réalisation rapide du projet sans trop de valse hésitations supplémentaires !!

Il faut trancher et décider, OUI à la liaison TGV vers NICE le plus tôt possible. **Marseille Nice dès 2030** et c'est déjà bien tard !

Et n'oublions pas la liaison vers l'Italie qui a fait déjà l'objet d'une concertation et qui mérite d'être réétudiée rapidement pour pouvoir se greffer sur la ligne nouvelle côte Italie et afin qu'il n'y est pas un hiatus entre Gênes et Marseille.

MERCI A VOUS POUR VOTRE ECOUTE

Michel RAYBAUD - NICE

B