

Joël HERVE

44, avenue du Lac

83480 PUGET-SUR- ARGENS

SNCF Réseau

Mission Ligne Nouvelle PCA

Les Docks- Atrium 10.4

10, Place de la Joliette

BP 85404

13567 MARSEILLE CEDEX 02

SNCF Réseau DT PACA	
Réponse sign. DT	
Réf. A20.16... / 008613	
Date: 22 DEC. 2016	
Visa DT	Visa DT
DT	
DRECC	
ENV	
LN PCA	*
POST	
POS	
PR	
AP. SEP	
AP. MAY	
Infrastr	
Infrastr	
EIC	
Autres:	

Puget-sur-Argens, le 20 décembre 2016

Objet : texte diffusable nominativement sur votre site - Recommandé AR 1A 104 496 3438 4

DE CARNOULES A CANNES...

Le scénario zéro est une alternative approximative, peu fiable, peu accessible que la SNCF a liquidé en 28 pages pour mieux mettre en avant son projet de Ligne Nouvelle en 250 pages.

Mais SNCF réseau reconnaît page 73 du dossier support de la concertation qu'entre Carnoules et Cannes, sur le tiers de la ligne projetée entre Marseille et Menton, des zones de dépassements suffiraient pour satisfaire les trois principes qu'elle a elle-même arrêtés.

La Ligne Nouvelle sur cette portion ne se justifie pas.

Il n'y a pas de saturation entre les Arcs et Cannes

La saturation concerne essentiellement Marseille et l'espace entre Cannes et Nice.

Pour le vérifier, nous avons effectué **une observation le 12 décembre 2016 de 6H07 à 12H07 en gare de Saint-Raphaël**, lieu correspondant au passage des trains sur la ligne projetée entre les futures gares de l'est Var et de la Siagne.

- Ce tronçon semble suffisamment long pour absorber le trafic sans soucis de sillons ou de segments.

- Il reste possible d'accroître la capacité ferroviaire en utilisant des trains avec plus de voyageurs. Les coûts de maintenance et de remisage seront moindres que la création de ligne.
- L'effet ERTMS2, qui n'est pas en place actuellement et la commande centralisée du réseau contribueraient à fluidifier le réseau.

1°) Il passe peu de trains:

- 32 trains en tout en six heures, dont cinq qui n'étaient pas en service (4 TER et une locomotive isolée):
- 27 trains avec passagers dont:
 - 14 sur la voie Nice-Marseille (6TER, 7 TGV, 1 Inter-cités), c'est à dire **1 toutes les 26 minutes,**
 - 13 sur la voie Marseille-Nice (10 TER, 2 TGV, 1 Inter-cités), c'est à dire **1 toutes les 28 minutes.**

Chaque jour, il n'y a que vingt trains sur chaque voie dont six TGV reliant les deux villes dans chaque sens sans changement.

Ce matin, un seul TGV sur chaque voie ne s'est pas arrêté à Saint-Raphaël en six heures (des Nice-Paris-Nice).

2°) les trains sont peu remplis:

Appréciation du remplissage selon trois catégories:

- **Vides**, 0 à 5 passagers par wagon: 15 trains
- **A la moitié**, de 5 passagers à la moitié approximative, par wagon: 8
- **Pleins**, de la moitié à très remplis, par wagon: 4

3°) Aucun train de marchandises:

En six heures, aucun train de marchandises n'est passé. La quasi totalité du fret passe par la route. Un convoi de citernes seulement circule la nuit.

4°) La SNCF sait faire passer trois TGV en 11 minutes sur la même voie:

Le TGV 6176 Nice-Paris, l'ID-TGV 2930 Nice-Paris et le TGV 9750 Nice-Genève aux environs de midi.

5°) Les retards:

Si l'on considère comme "à l'heure" les trains n'ayant pas plus de cinq minutes de retard, tous étaient à l'heure sauf un.

L'Inter-cités Nice-Bordeaux avait 39 minutes de retard pour des raisons indépendantes de la ligne. Le motif invoqué était "difficultés de préparation en gare", ce qui correspond à un problème de matériel en panne, de difficulté à mettre le train en ligne depuis le dépôt ou de personnel défaillant.

6°) État apparent du matériel:

Vus de l'extérieur, les trains sont sales, tagués sur les carrosseries et parfois sur les vitres. Sur le TER assurant la liaison Cannes-Saint-Raphaël-Cannes, des vitres cassées ont été remplacées par du plastique transparent. L'ensemble est peu engageant et renvoie une impression d'insécurité.

Conclusion:

Il n'y a pas de trains de fret.

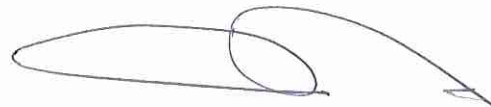
Il y a peu de trains de voyageurs.

Ces trains sont très peu remplis.

Les retards sont essentiellement dus à la gestion humaine, aux retards en équipement et au mauvais état du matériel.

SNCF Réseau reconnaît l'absence de saturation.

Les milliards engagés ne peuvent justifier les quelques minutes gagnées par le projet de ligne nouvelle sur ce tronçon.



Joël HERVE