

BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT !

AVIS POUR LA CONCERTATION LNPCA 2019

Phases 1 et 2 du projet



Biot, le 18 octobre 2019

FINANCEMENT

L'association BLNB regrette de ne pas avoir été informée des modalités de financement du projet présentées à la concertation.

Cette situation est liée au fait que la lettre ministérielle du 4 mars 2019 a permis à SNCF Réseau de démarrer la concertation avant le vote de la loi LOM, raison pour laquelle le financement n'est à ce jour pas acquis.

Nous rappelons que le garant a très explicitement écrit que cette absence devait être comblée, au moins sur le plan de l'information du public, avant une éventuelle enquête publique.

L'association souhaite que soient communiquées rapidement les modalités d'information du public sur le financement du projet ainsi que sur la façon dont seront prises en compte les remarques du public sur ce point dans le cadre de la concertation.

La question de savoir si l'on peut concerter valablement sans cet aspect reste posée. Comment identifier si tout ou partie du projet relève de l'intérêt général sans raisonner sur le coût et les sources de financement du projet ?

Pour cette raison l'association BLNB pense plus respectueux des deniers publics de centrer effectivement les phases 1 et 2 sur la modernisation de l'existant sans proposer d'investir dans des structures nouvelles. (En outre les risques inhérents à un financement en PPP sur le coût pour l'utilisateur méritent d'être identifiés)

TER

Les phases 1 et 2 de la concertation LNPCA en ce qui concerne **les gares TER existantes des Alpes Maritimes** proposent une modernisation et une meilleure circulation des TER. **Sur les propositions en lien avec ces aspects , l'association pense que cette modernisation est en effet importante et doit être prioritaire.**

Par ailleurs nous rappelons que l'eupéanisation de l'aménagement ferroviaire par le biais de l'ERTMS ne rentre pas dans la concertation LNPCA : il s'agit d'un investissement obligatoire qui, il est vrai, semble avoir pris du retard, notamment en région PACA notoirement en retard, sur les aménagements alternatifs à l'automobile et sur l'entretien du réseau.

Basta Ligne Nouvelle Biot ! - 1684 Chemin de Saint Julien - 06410 Biot -

bastalignenouvellebiot@gmail.com

<https://bastalignenouvellebiot.wordpress.com/>

Facebook : BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT

BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT !

AVIS POUR LA CONCERTATION LNPCA 2019

Phases 1 et 2 du projet

TGV

Les phases 3 et 4 ne font pas l'objet de cette concertation et notamment la boucle azurienne prévue pour permettre l'arrivée du TGV en gare de Nice Aéroport.

Toutefois, la création évoquée d'une gare TGV à Cannes la Bocca questionne sur la pertinence d'investir dans la création d'une deuxième nouvelle gare TGV à Nice , à 33 km seulement de distance de Cannes la Bocca. Une distance aussi réduite empêche la circulation des trains en mode TGV ; cette réalisation serait une originalité PACA en matière de TGV.

En l'état des informations que le dossier apporte, nous constatons que la gare de TGV de Nice Aéroport est un « terminus » pour le TGV.

Les articulations ferroviaires TER -TGV du projet ne sont pas évoquées en regard des voies de circulation entre les gares existantes et la gare nouvelle Nice Aéroport ; ce point questionne une nouvelle fois sur la pertinence de Nice Aéroport.

Par ailleurs sur la pertinence du TGV, le rêve de « l'arc méditerranéen ferroviaire », qui reste le 3ème objectif de ce projet, n'est pas ou n'est plus une solution dans cette zone côtière ultra urbanisée. Les pouvoirs publics auraient dû à cet égard investir il y a 30 ans ; ils ne l'ont pas fait et force nous est de constater qu'il n'est plus d'actualité.

Les usagers des transports publics ferroviaires et la continuité ferroviaire du territoire ont déjà été suffisamment malmenés par la politique de développement tout TGV.

S'agissant des transports publics, il a été largement démontré que la rentabilité du TGV n'est pas au rendez-vous (sauf peut-être pour les entreprises privées qui investissent dans les gares, les parkings et l'immobilier, engendrant souvent une hausse des coûts qui a un impact très négatif sur les populations locales)

Par ailleurs, nous avons du mal à comprendre que les performances ferroviaires énoncées dans le projet, en terme de temps pour rallier Marseille à Nice, soient largement inférieures à celle du train Corail des années 80. Nous aimerions des explications claires sur ce phénomène (sans exclure l'hypothèse d'un ralentissement lié à la co-existence d'un TGV avec le TER)

Nous craignons que la construction de la Gare Nice Aéroport ne soit que l'expression d'une opportunité immobilière sans rapport avec la mobilité ferroviaire au quotidien des usagers.

Tronçon Saint Augustin Nice Ville.

Dans le projet présenté nous déplorons que celui-ci ne détaille que les gares et les voies à quai **sans aucune information sur les voies de circulation qui seront proposées entre les gares**. Cette carence est criante notamment par rapport au tronçon Saint Augustin -Nice Ville. **La création d'1 ou 2 voies de circulation supplémentaires est absolument vitale.**

Basta Ligne Nouvelle Biot !- 1684 Chemin de Saint Julien - 06410 Biot -

bastalignenouvellebiot@gmail.com

<https://bastalignenouvellebiot.wordpress.com/>

Facebook : BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT

BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT !

AVIS POUR LA CONCERTATION LNPCA 2019

Phases 1 et 2 du projet

La concertation ne nous a pas permis de comprendre **le devenir à terme de la gare Saint Augustin** (avec 6 voies à quai) **et l'articulation de cette gare avec la gare de Nice Ville** . A terme il ne faudrait pas que la gare Saint Augustin devienne une gare terminus. In fine se poserait l'utilité du projet en termes de déplacement du quotidien s'il obligerait les usagers à des inter modalités qui ne sont pas nécessaires aujourd'hui. (Les usagers du TER versus les usagers du TGV)

3ème voie littorale entre Cagnes sur mer et Nice

Depuis sa création, l'association BLNB réaffirme la nécessité de la 3ème voie littorale. A cette question il nous a été répondu que « **les techniques nouvelles** » **remettaient en cause la nécessité du prolongement de cette voie**, techniques vantées comme « connues par les professionnels de SNCF Réseau ».

Nous notons que ces solutions techniques étaient déjà parfaitement « connues » lors de la DUP de la 3ème voie littorale et des expropriations qui ont suivi, et nous considérons que cette troisième voie est une solution alternative pour obtenir l'amélioration de la desserte TER.

En conséquence, nous souhaitons une réponse davantage étayée techniquement, conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement et nous souhaitons que cette alternative ne soit plus négligée.

Par ailleurs, en regard des arguments de cadence augmentée grâce à L'ERTMS, force nous est de constater que ce n'est pas une technique « nouvelle » puisqu'elle date des années 80.

L'insertion urbaine des gares

Dans la même logique nous regrettons que le projet se centre sur les gares sans expliciter clairement leur insertion urbaine.

Pour satisfaire les besoins des habitants et utiliser efficacement les deniers publics, l'association BLNB considère qu'à ce jour il est **prioritaire de développer les pôles multi modaux autour des gares existantes** pour assurer un transport public dans l'ensemble des communes du département : tram, bus, pistes cyclables Nous déplorons que cette vision globale échappe à la concertation 2019, qui ne permet comme alternative à son projet que des alternatives ferroviaires.

Basta Ligne Nouvelle Biot !- 1684 Chemin de Saint Julien - 06410 Biot -

bastalignenouvellebiot@gmail.com

<https://bastalignenouvellebiot.wordpress.com/>

Facebook : BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT

BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT !

AVIS POUR LA CONCERTATION LNPCA 2019

Phases 1 et 2 du projet

Concertation

L'association note une amélioration du climat de la concertation, par le biais d'une meilleure écoute des questions du public et d'une attitude plus respectueuse des avis divergents. Toutefois nous regrettons grandement que **la population Antiboise** n'ait pas eu la possibilité de bénéficier de réunions publiques pour s'informer et s'exprimer, d'autant que le projet cite explicitement la gare d'Antibes.

Les questions environnementales

Force nous est de constater que la concertation n'a pas permis d'échanges sur les impacts environnementaux de la phase 1 et 2, notamment sur les eaux souterraines, les risques d'inondation, le bruit, l'impact visuel, les déblais, les vibrations et les risques sismiques qui sont à prendre en compte en termes d'information du public et qui ne relèvent pas uniquement de l'étape de l'enquête publique.

L'association pense qu'une attention toute particulière aurait dû être apportée à ces questions car elles impactent grandement la vie des citoyens et ne peuvent être négligées au seul motif de l'intérêt environnemental du ferroviaire.

Basta Ligne Nouvelle Biot !- 1684 Chemin de Saint Julien - 06410 Biot -

bastalignenouvellebiot@gmail.com

<https://bastalignenouvellebiot.wordpress.com/>

Facebook : BASTA LIGNE NOUVELLE BIOT