



Contribution du PCF 06 sur le projet LNPCA phase 1&2 : Octobre 2019

Propos introductif

Le département des Alpes Maritimes, et la Région Sud à une échelle plus large subit depuis trop longtemps les conséquences néfastes d'une politique des transports essentiellement axée sur la route : pollution, congestion routière, temps perdu dans les transports, inégalité d'accès à l'emploi, relégation et enclavement de pans entiers du territoire... nous ne pouvons plus continuer ainsi.

Une démarche fondamentale pour lutter contre le réchauffement climatique

Le réchauffement climatique lié aux émissions de gaz à effet de serre menace : le secteur des transports a une responsabilité prépondérante dans ces émissions polluantes, pour les voyageurs comme pour les marchandises (fret). La neutralité carbone et la transition écologique ne peuvent plus rester des promesses en l'air, il faut des actes. Un plan massif de développement des transports en commun est indispensable. Le train qui est un transport populaire et de masse, sans émission de gaz à effet de serre doit constituer la colonne vertébrale du réseau de transport. A partir de l'axe principale littoral doit s'organiser une desserte en bateau, y compris ferroviaire (Nice Breil Cuneo, Chemin de Fer de Provence Nice Digne...)

Depuis toujours, les communistes ont proposé une Ligne Nouvelle

Au tournant des années 2000, une volonté politique avec un ministre des transports communiste (Jean Claude Gayssot) et un vice-président régional communiste (Gérard Piel) ont permis de relancer, au travers de la "LGV PACA", un projet d'accroissement du transport ferroviaire dans notre Région avec la construction d'une seconde ligne de chemin de fer entre Marseille et Nice. Un débat public a ainsi pu se tenir en 2005, confirmant la nécessité de développer le train et le grand retard de notre Région : par exemple il n'y a que 10 centimètres de voie ferrée par habitant sur le littoral de Marseille/Aix à Nice/Monaco, contre 50 centimètres en moyenne nationale. Faute d'alternative à la voiture, un cinquième de la consommation nationale de carburant se fait en Région Sud, soit beaucoup plus que le poids démographique de la Région, même en incluant les touristes.

Sortir le département des Alpes Maritimes de sa situation de "Finistère ferroviaire"

Avec une seule ligne ferroviaire, les trains de la Côte d'Azur sont bondés, y compris l'été et même en dehors des horaires de déplacements des salariés. La desserte nationale de la Côte d'Azur se contracte d'année en année et les trains de nuit ont carrément disparu ! Les communistes revendiquent le retour d'un service public national ferroviaire, incluant les trains de nuit pour désenclaver la Côte d'Azur, y compris par Nice Breil Cuneo vers l'Italie.



Malheureusement, les élus territoriaux de droite n'ont pas su s'accorder sur un tracé crédible de la LGV PACA qui aurait pu longer l'A8. Le projet, initialement prévu pour 2020, s'est enlisé. Les politiques gouvernementales d'austérité l'ont enterré. De report en phasage, le projet est devenu LN PCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) en 4 phases. Les 2 premières phases sont des aménagements lourds de la ligne existante et une traversée souterraine de Marseille avec une nouvelle gare sous St Charles. La phase 3 est une Ligne Nouvelle entre Nice ouest, Sophia Antipolis et Cannes la Bocca. En phase 4, deux mini-LGV sont prévues entre Cannes et l'est du Var, ainsi qu'entre les Bouches du Rhône et Toulon. SNCF Réseau conduit actuellement une concertation sur les phases 1&2 de la LNPCA pour finaliser un projet qui sera ensuite soumis à enquête publique avant la fin du quinquennat, en vue d'une déclaration d'utilité publique. La fédération des Alpes Maritimes du PCF (PCF06) y exprime son avis au travers de cette contribution, et plus particulièrement sur les aménagements envisagés dans les Alpes Maritimes¹.



Sur l'ensemble du projet LNPCA

Les communistes condamnent les politiques d'austérité financière qui empêche la réalisation d'un projet utile à la population et à la transition écologique. Car l'argent existe pour financer cet investissement public utile d'une dizaine de milliard d'euros, que ce soit la suppression de l'ISF, la fraude fiscale, les profits de Vinci/Escota... Notons aussi que les automobilistes de la Région PACA ont déjà largement payé ce montant en taxe carbone à l'Etat, sans que celui-ci ne les aide à se passer de voiture, au contraire.

Ainsi le PCF06 interpelle le Gouvernement pour réaliser rapidement les phases 1&2 soumise à concertation (~3 Milliards d'euros sur toute la Région), mais aussi pour remettre à l'ordre du jour les phases suivantes et en particulier la Ligne Nouvelle Nice-Sophia Antipolis-Cannes la Bocca-Le Muy (6Md€), qui pourra ensuite être poursuivie le long de l'A8 pour rejoindre les Bouches du Rhône. Peut-on sérieusement accepter que la 5^e ville de France (Nice) et l'un des départements les plus touristiques restent durablement à l'écart du réseau ferroviaire national ? Les communistes s'opposent à l'agrandissement de l'aéroport de Nice qui pallierait cette carence, avec son cortège de pollution, d'effet de serre et de bruit. Peut-on sérieusement accepter que la ligne Cannes Nice Monaco la plus fréquentée de France ne puisse développer un véritable RER ? que la 1^{ère} technopôle d'Europe, supposée à la pointe de la "high tech" n'ait même pas de desserte ferroviaire ?

Les communistes ont de longue date mené la bataille du rail. Ils revendiquent le droit au déplacement et donc un service public ferroviaire doté des moyens humains et financiers pour assurer ses missions plutôt que la concurrence, du personnel dans les gares pour accompagner la hausse du trafic plutôt que la fermeture des guichets. Ils revendiquent la

¹ Le lecteur est invité à se reporter au site de SNCF Réseau pour plus de précisions sur le projet : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/page/les-supports-de-la-concertation>

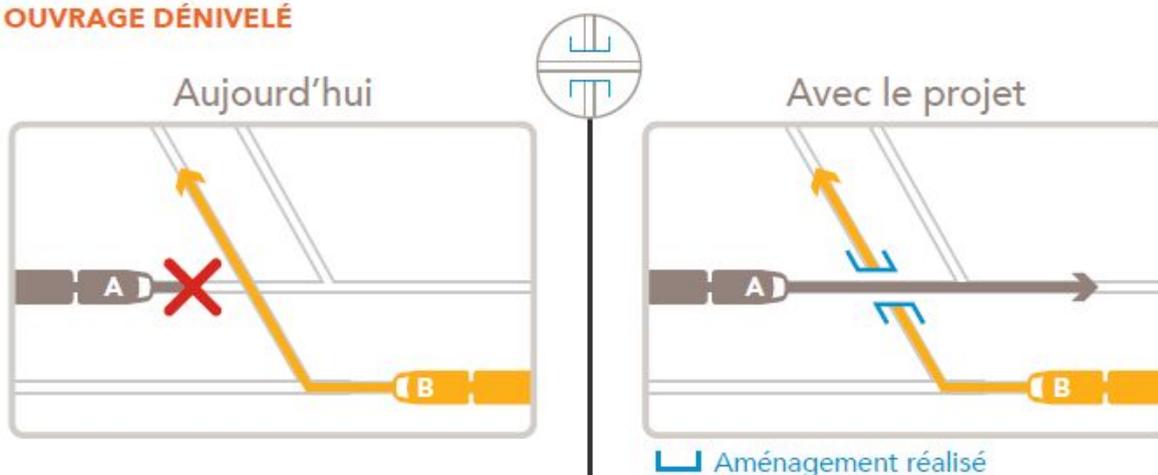
gratuité des TER et condamnent sa suppression pour les jeunes au travers du pass Zou études, gratuité qui nécessite évidemment de multiplier l'offre TER. Les camions doivent être mis sur les trains au lieu d'encombrer nos routes et polluer nos vallées et le littoral.

Sur les phases 1&2

Faute de Ligne Nouvelle à proprement parler, les phases 1&2 du projet LNPCA prévoit de rendre nouvelle/neuve la ligne existante après y avoir déployer une nouvelle signalisation (ERTMS, qui constitue un projet distinct). Il s'agit notamment de déniveler les bifurcations, construire des voies à quai supplémentaires dans certaines gares et prévoir des installations "origine terminus" pour permettre un service RER sur certaines sections de la ligne Marseille Vintimille (navette varoise, navette azuréeenne).

Déniveler une bifurcation signifie qu'au lieu d'avoir un croisement au même niveau de 2 voies ferroviaires, l'une des voies va passer par dessus ou par dessous l'autre. Cela peut paraître anodin mais représente des ouvrages ferroviaires assez conséquents. Mais c'est très utile, car sans dénivellation, les trains qui veulent quitter ou s'insérer sur la ligne principale doivent circuler à contresens pour rejoindre l'autre ligne, ce qui bloque la circulation dans les 2 sens, et a un effet boule de neige au moindre retard ou perturbation

OUVRAGE DÉNIVELÉ



SNCF Réseau prévoit ces dénivellations de bifurcation, entre les lignes Marseille Lyon et Marseille Vintimille, pour la ligne La Pauline Hyères dans le Var, et pour la ligne Cannes Grasse, à hauteur de la Bocca.

Ces ouvrages ferroviaires locaux sont d'intérêt régional et national car ils garantissent que pourront cohabiter sur une même ligne des RER s'arrêtant dans toutes les gares et d'autres trains allant de Nice jusqu'à Marseille et au delà. La Côte d'Azur profitera ainsi d'aménagement dans les départements voisins et vice versa.

Le PCF06 soutient dans leur principe les aménagements proposés en phase 1&2 du projet LNPCA mais dénonce le calendrier de réalisation. Il est prévu de mettre en service la phase 1 en 2026 et la phase 2 en 2033 : c'est totalement incompatible avec l'urgence écologique !

Avis du PCF06 sur les aménagements de phase 1&2 des Alpes Maritimes, d'est en ouest

Phase 2 : Remisage St Roch et nouvelles voies à quai Nice Thiers

Il s'agit de réorganiser le site de St Roch avec de nouvelles voies de remisages et stocker un plus grand nombre de TER nécessaires à l'exploitation de la navette azurée. Le PCF06 sera vigilant pour conserver ces emprises pour le ferroviaire et de faire aboutir, en lien avec les cheminots le centre de maintenance : les tentations sont malheureusement grandes d'en faire autre chose (prison, habitations...).

En gare de Nice Thiers, il s'agit d'ajouter 2 voies à quai au nord pour les TER de la ligne Nice Breil Tende et les desservir en prolongeant la passerelle et les souterrains.

Le PCF06 soutient la proposition de prolonger la passerelle jusqu'au nord de la gare pour en faire une passerelle ville-ville, et faciliter l'accès à la gare pour les quartiers situés au nord. Le PCF06 demande également l'amélioration des accès vers le tram car le long parcours avec un dénivelé important constitue un obstacle pour les PMR. Quitte à contrarier certains développements commerciaux, de nouveaux escalators ou ascenseurs depuis les quais directement sur Malausséna/Jean Médecin.

Le PCF06 soutient que l'accès des TER Tende Breil à Nice soit confortée mais alerte qu'au delà, c'est toute une ligne qui est menacée de disparition quand les Etats Français et Italiens ne financent plus son entretien. Le PCF06 et ses militants dans les 3 vallées concernées batailleront pour la pérennité de cette ligne. Cette ligne internationale va bien jusqu'à Cuneo en Italie, et ne doit pas s'arrêter à Drap.

Phase 1 : gare TER/TGV de Nice Aéroport.

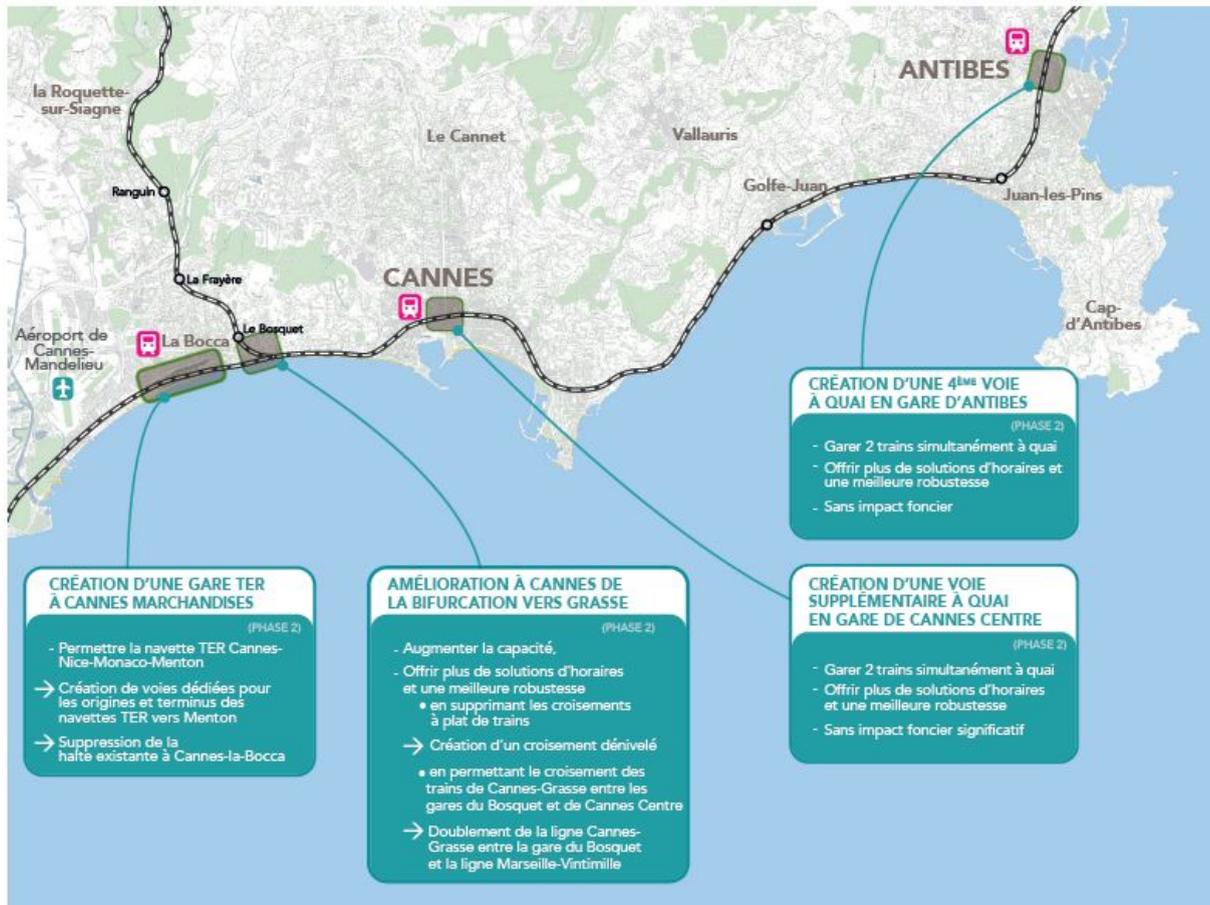
Après le déplacement de la gare TER de Nice St Augustin sur le site du Grand Arenas programmé en 2021-2022, pour faciliter les correspondances avec les lignes 2 et 3 du tramway et la future gare routière, il s'agit de poursuivre le développement de l'intermodalité en permettant l'arrêt des TGV et autres trains de longs parcours, en agrandissant la gare avec 4 voies à quai, un nouveau bâtiment voyageur et une nouvelle passerelle adaptés aux développements des services ferroviaires, ainsi que de nouveaux accès directs aux quais depuis le tram. Cette gare permet la desserte de l'ouest de la métropole de Nice et de la vallée du Var.

Le PCF06 soutient le principe de cette gare : après les aberrations des tracés des trams 1 et 2, il y aura enfin une station de tram en connexion avec une gare ferroviaire ! Par contre, le PCF06 s'opposera à tout envahissement commercial qui pourrait l'accompagner. Il faut par ailleurs miser sur les transports en commun pour ne pas envahir de routes la vallée du Var/OIN.



Le PCF06 déplore qu'il s'agisse du seul aménagement programmé en phase 1 dans les Alpes Maritimes.

LES AMÉNAGEMENTS DANS LE SECTEUR DE CANNES – ANTIBES



Phase 2 : Antibes 4 voies quai.

Il s'agit de faciliter la cohabitation sur une même ligne, de TER omnibus desservant toutes les gares et des trains plus rapides. Les trains rapides rattrapent les TER omnibus, et la gestion du trafic implique de pouvoir recevoir en gare dans chaque sens un 2nd train, alors que le 1er n'est pas encore reparti.

Le PCF06 soutient cette extension de la gare qui s'accompagnera de la construction d'une nouvelle passerelle qui desservira directement tous les quais depuis la gare routière, contrairement à la passerelle existante dont l'état est d'ailleurs délabré.

Les travaux d'une durée de 2 ans, dans les emprises ferroviaires et d'un faible montant doivent commencer au plus vite sans attendre la phase 2 prévue pour 2033. C'est même impératif pour pouvoir faire les différentes opérations sur la ville de Cannes, qui nécessiteront des coupures de ligne, et donc utiliser la gare d'Antibes comme terminus temporaire vers Nice et Monaco.

Phase 2 : Cannes 4 voies quai.

C'est la même opération qu'à Antibes, et le PCF06 la soutient.

Les travaux sont cependant beaucoup plus compliqués car la gare de Cannes a été enfermée sous une dalle routière, symbole de la priorité au tout routier durant des décennies.

Le PCF06 soutient par ailleurs l'ouverture de la gare de Cannes vers le Nord. Les accès actuels au quais sont particulièrement étriqués et en complet décalage avec le trafic de la gare de Cannes. Ce projet doit y apporter des solutions.

Phase 2 : Dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes Grasse

Pendant de nombreuses années les communistes ont, avec d'autres, lutté pour la réouverture de la ligne Cannes Grasse, ce qui fut fait en 2004. Dès l'origine, il s'agissait d'une ligne Grasse Nice Vintimille : c'est pour ça que se sont battus les gens qui ont rouvert la ligne, et pas une petite antenne locale. Il faut pérenniser une desserte régionale de Grasse, Mouans Sartoux et des quartiers nord ouest de Cannes en l'intégrant directement et sans correspondance au RER azuréen et ne pas se contenter d'une desserte locale de seconde zone. Cette ligne a un grand potentiel de développement, notamment si l'intermodalité était favorisée dans les haltes et gares, ainsi qu'une augmentation des places de parking, ce que le PCF06 soutient.

Avec la densification du trafic sur la ligne littorale, la bifurcation entre la ligne de Grasse et la ligne littorale doit être dénivelée. Cela entraîne des travaux importants en bord de mer, dans un secteur urbanisé avec des résidences donnant sur la mer et beaucoup de riverains...

Si cette bifurcation n'est pas dénivelée, une idée dangereuse est évoquée par certains : isoler la ligne de Grasse du reste du réseau. Cela obligerait ainsi la quasi totalité des passagers à faire une correspondance entre 2 TER pour effectuer leur trajet, à perdre du temps, du confort de voyage etc... En quelque sorte, pour s'épargner un investissement pour qu'une voie ferroviaire passe au dessus d'une autre, on demanderait aux passagers de le faire eux-même, en dehors d'un train ! Le résultat probable est que de nombreux passagers renonceront à prendre le train dans ces conditions, ou se rendront en voiture dans une autre gare du littoral. Il n'en faudrait pas moins pour vider les TER qui circulent sur la ligne Cannes Grasse, et fournir un formidable appui à tous ceux qui n'ont jamais accepté sa réouverture, voudraient bien en récupérer les emprises ferroviaires pour y faire par exemple, une route, des bureaux, des commerces...

La dénivellation de cette bifurcation améliore la régularité du RER azuréen. En effet, aujourd'hui, quand un TER arrive depuis Marseille avec un léger retard de 5 minutes (ce qui est fréquent), il doit s'arrêter peu avant la bifurcation pour laisser monter un TER vers Grasse et en laisser descendre un autre. Son retard initial de 5 minutes se transforme alors un retard de 30 minutes à Cannes

Pour toutes ces raisons, le PCF06 soutient la réalisation de cette dénivellation mais demande le respect du cadre de vie des habitants

SNCF Réseau a d'emblée exclu les solutions de dénivellation aérienne et présente 2 solutions en "terrier" :

- soit la voie Cannes vers Grasse passe sous la voie Marseille vers Vintimille,



VARIANTE 1 - VUE DES AMÉNAGEMENTS DE LA BIFURCATION DE GRASSE (ligne Marseille Vintimille à gauche et Cannes Grasse à droite)



VARIANTE 1 - VUE DES AMÉNAGEMENTS DE LA BIFURCATION DE GRASSE (Voies de la ligne Marseille Vintimille à gauche et à droite / Voie de la ligne Cannes Grasse au centre)

- soit la voie Marseille vers Vintimille passe sous la voie Cannes vers Grasse



Le PCF06 privilégie la 2^{de} variante du “terrier Marseille Vintimille”, qui nécessite le moins d’élargissement des emprises ferroviaire, permet d’enterrer la voie où circulent le plus de trains, Marseille vers Vintimille et qui sont actuellement sur la voie la + proche des habitations. Il ne resterait sur la voie de surface la plus proche des habitations, à la même distance qu’actuellement, que les TER dans le sens Grasse vers Nice/Vintimille, soit une grande réduction des nuisances de bruit.

Rappelons aussi que la voirie concernée par les élargissements d’emprises ferroviaires(le boulevard de la mer) et certaines parcelles appartiennent à la ville de Cannes, qui avait envisagé un doublement de la route nationale par cet itinéraire. Développer le train permet

de mettre un stop à ce projet d'agrandissement routier. Le PCF06 suggère que le rétablissement routier privilégie les modes doux (marche, vélo...), et éventuellement qu'il soit dédié, ce qui limiterait alors la largeur de la voirie à rétablir.

A noter que les ouvrages de dénivellation ne sont pas prévus pour le fret (rampe importante pour limiter la longueur des ouvrages). Ainsi, seule la variante "terrier Marseille Vintimille" (qui maintient la voie de surface actuelle) préserve la possibilité de faire circuler des trains de fret sur la ligne de Grasse

Déniveler la bifurcation préserve le futur pour accroître la cadence sur Cannes Grasse (par exemple, toutes les 20 minutes au lieu de toutes les 30 minutes).

A l'occasion de ce projet qui rendra le TER plus attractif, le PCF06 demande la création de suffisamment de places de parking aux haltes de la Frayère et Ranguin, et d'étudier la création d'une nouvelle halte entre Ranguin et Mouans Sartoux.

Déplacement de la gare de Cannes la Bocca sur Cannes Marchandise

Le déplacement de cette gare est nécessaire pour réaliser la dénivellation de la bifurcation de la ligne de Grasse.

SNCF Réseau propose 2 localisations : à l'est de Cannes Marchandise (variante Pierre Semard), ou à l'ouest (variante SICASIL) au site pressenti pour la future gare TGV.

Le PCF06 se prononce pour la variante SICASIL, là où sont prévus les futurs développements urbains. Cette gare peut être la porte d'entrée du réseau ferroviaire des Alpes Maritimes. La variante SICASIL permet des accès et parkings de chaque côté de la gare (coté mer et coté terre), ainsi qu'une passerelle ville-bord de mer pour franchir tout le faisceau ferroviaire de Cannes Marchandise là où il n'existe aucun passage actuellement. Enfin, il faut préparer l'avenir en faisant la gare au même endroit que la future gare TGV. L'autre variante (Pierre Semard) n'est pas compatible avec la réorganisation des activités ferroviaires de Cannes Marchandise qu'impose la future gare de la Ligne Nouvelle en phase 3.



Terminons par un cri d'alerte aux autorités

Comment oseriez vous ne pas faire ce projet en ne pensant qu'à vos misérables équilibres budgétaires du présent au lieu de penser aux générations futures en contribuant à sauver la planète et son environnement où l'humanité vit ?

La fédération du PCF06

Annexes

COÛTS DE L'OPÉRATION

Le tableau suivant présente les coûts totaux des opérations, y compris coûts fonciers.
Ces coûts sont estimés aux conditions économiques de janvier 2015, dans une fourchette +5% / -20%.

| OPÉRATIONS ÉLÉMENTAIRES ET PHASES | MONTANT TOTAL (en M€ CE janvier 2015) |
|--|--|
| Phase 1 | 735 |
| Bouches-du-Rhône | 353 |
| Corridor ouest | 192 |
| Bloc est | 50 |
| Libération Abeilles | 44 |
| Blancarde 5 ^e voie | 42 |
| Blancarde remisage TC | 25 |
| Var | 184 |
| Terminus Ollioules | 59 |
| Terminus Carnoules : voie remisage + TVP - mise en accessibilité | 7 |
| Bifurcation Pauline dénivelée sans dévoiement ligne existante y compris provision 7 M€ pour risque Seveso | 118 |
| Alpes-Maritimes | 198 |
| Gare Nice Aéroport 4 voies à quai 400 m | 198 |
| Phase 2 | 2 345 |
| Bouches-du-Rhône | 1 954 |
| Bloc ouest | 33 |
| Bloc est | 12 |
| Libération Abeilles phase 2 | 74 |
| Valorisation Immobilière | -40 |
| Blancarde réaménagement technicentre | 95 |
| Gare, tunnel et raccordements | 1 780 |
| (OPTION) Doublement tunnel Saint-Louis | 85 |
| (OPTION) 4 ^e voie dans la vallée de l'Huveaune, solution sud | 316 |
| Alpes-Maritimes | 391 |
| Gare TER Origine Terminus à SICASIL | 130 |
| Suppression Halte Cannes La Bocca | 3 |
| Dénivellation + doublement bifurcation Grasse (terrier sur ligne Cannes-Grasse) | 90 |
| 4 ^e voie Cannes | 75 |
| 4 ^e voie Antibes | 29 |
| Plan de voies Nice Ville | 24 |
| Remisage Nice Saint-Roch | 20 |
| Renforcement IFTE | 20 |
| TOTAL | 3 080 |
| TOTAL AVEC OPTIONS | 3 481 |

(source : SNCF Réseau)