

# **LGV PACA**

**Concertation Septembre-Décembre 2011  
Proposition de scénario dans les Alpes Maritimes et de desserte de Cannes en vue d'un  
système ferroviaire global**

**Contribution aux Groupes de travail géographiques**

**Rémi QUINTON (Novembre 2011)**

# LGV PACA

## Concertation Septembre-Décembre 2011

### Proposition de scénario dans les Alpes Maritimes et de desserte de Cannes en vue d'un système ferroviaire global

A : [concertation06@lgpaca.fr](mailto:concertation06@lgpaca.fr)

Les échanges que nous avons eu lors des 1eres sessions des groupes de travail ont été très enrichissants, même s'ils se sont trop focalisés sur la pertinence d'une gare TGV Ouest06.... alors qu'en réalité, tel n'est pas (ou plus) le cadre fixé pour la concertation. Il faut maintenant obtenir son meilleur positionnement possible ainsi que le meilleur système TER.

Plusieurs idées ont été débattues :

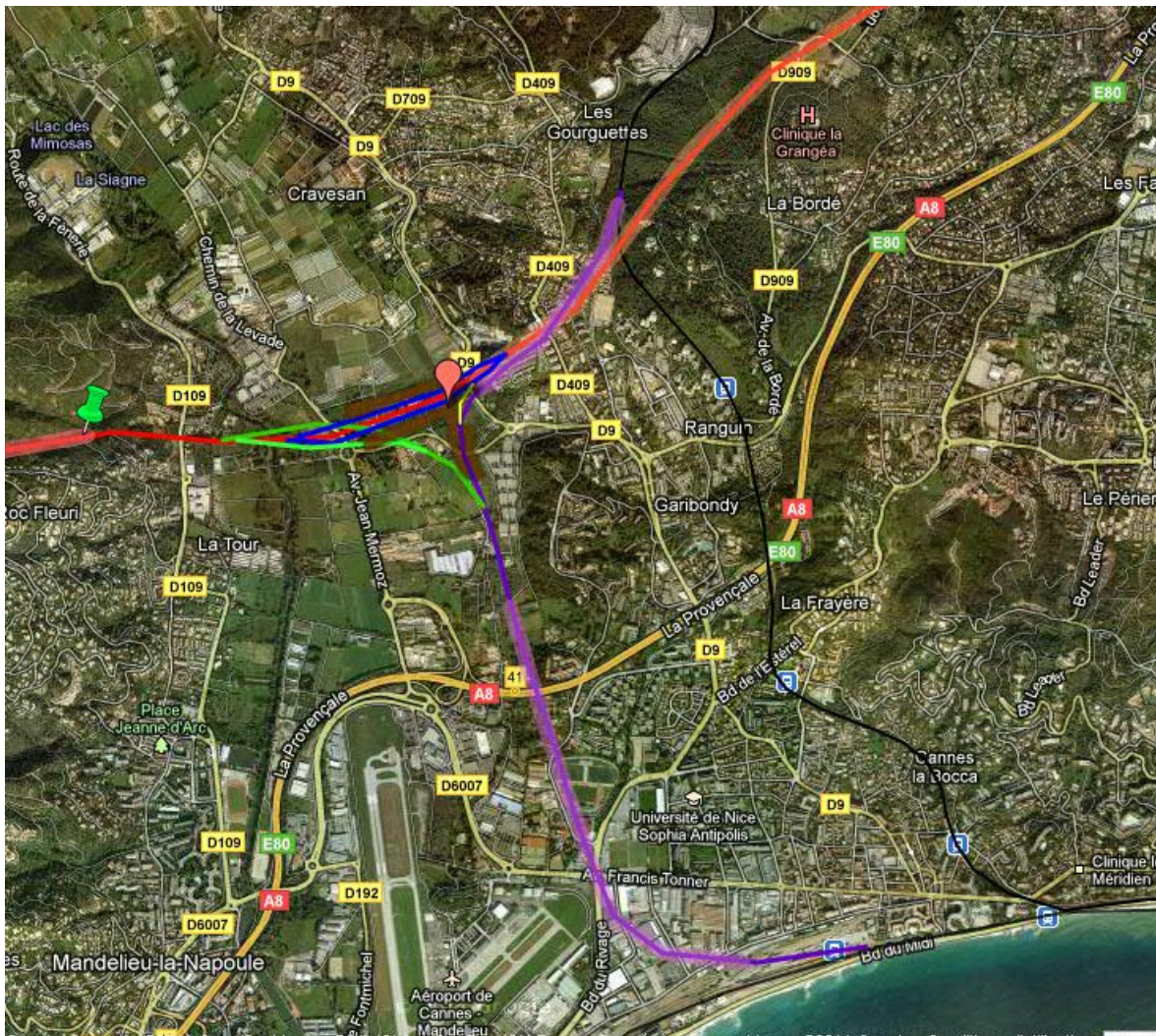
- pertinence d'une virgule de Cannes (rapport qualité/prix en quelque sorte)
- qualité/quantité de la desserte TGV des centres actuels de la côte d'azur (Saint Raphaël, Cannes, Antibes)
- augmentation des TER
- accessibilité de Sophia Antipolis

Je note aussi de la part de Cannes (cf verbatim GT2 p35), la demande que la gare de la Bocca se situe sur l'axe Cannes Grasse, ainsi qu'une meilleure efficacité pour la desserte TER de la vallée de la Siagne.

Ce qui semblerait un aménagement assez lourd, mais tout à fait concevable dans le cadre d'un "système ferroviaire global".

J'ai essayé de réfléchir à un scénario qui permettrait de répondre au mieux. J'en fais le résumé ici, une présentation plus complète est disponible :

- tunnel sur un axe nord/sud entre Cannes-marchandise et le nord de l'échangeur autoroutier de la Bocca. Il servirait au détournement TER Cannes-Grasse et à la virgule LGV de Cannes
- saut de mouton à Cannes Marchandise
- gare TGV ouest 06/ TER vallée de la Siagne au nord-est de l'échangeur autoroutier de la Bocca, EN SURFACE
- tunnel TER vers l'est pour rejoindre la ligne Cannes Grasse
- viaducs de raccordement pour la virgule LGV à l'ouest de la gare
- optionnellement communication entre les voies TER et LGV pour permettre des mouvements Cannes Nice sur LGV
- gare TER à Sophia Antipolis, sur la LGV, en surface. TERGV EstVar-Vallée de la Siagne/Ouest06-Sophia Antipolis-Nice aéroport-Nice et au-delà, ou encore mieux Cannes centre-Cannes La Bocca-Vallée de la Siagne/Ouest06-Sophia Antipolis-Nice aéroport-Nice



*Légende : en rouge la LGV (en clair les tunnels), en violet le détournement de Cannes-Grasse (en clair les tunnels), en bleu les voies LGV à quai, en vert la virgule de Cannes, en jaune l'option de communication entre voie LGV et TER*

En préliminaire, le choix de vouloir desservir au mieux Cannes et son agglomération conduit à rapprocher le plus la gare TGV et donc à opter pour le fuseau le plus au sud.

Concernant les aménagements supplémentaires

Évidemment, cela peut paraître ambitieux, mais au final, il faut voir que cela permet d'éviter beaucoup d'investissements. Par ailleurs ne cherche-t-on pas à mettre en place un système ferroviaire global ? N'y aurait-il pas une chance historique à ne pas gâcher ? Ce n'est pas tous les siècles qu'il est envisagé d'investir plusieurs milliards d'euros pour des voies ferrées dans le département...

On fait ainsi un seul saut de mouton, à Cannes marchandise, donc sur des emprises ferroviaires, au lieu de le faire au niveau du débranchement actuel, où c'est très compliqué avec les riverains, et un dossier qui traîne depuis de nombreuses années.

On économise aussi le saut de mouton de la virgule LGV.

On économise le doublement de la ligne Cannes Grasse sur la partie détournée (ce qui n'empêchera pas d'y maintenir quelques TER).

On baisse considérablement le cout de la virgule LGV, qui est alors un raccordement court, au lieu d'un long tunnel de 8 km suivi d'un saut de mouton.

On économise le cout d'une gare enterrée, et on limite les nuisances pour le viaduc de la Siagne, où les TGV circulent à vitesse réduite du fait de l'arrêt en gare (un TGV toutes les 2 heures en 2023 est direct, sur les 5 par heures, 3 sur 8 en 2040). Les nuisances sonores sont par ailleurs « mutualisées » avec celles de l'autoroute

La desserte en transport collectif de la gare TGV peut s'intégrer dans la desserte urbaine... sans avoir pour seul objectif que de desservir spécifiquement la gare (ce qui serait le cas d'une gare isolée de tout). On peut même imaginer un TCSP. Déjà la ligne de bus départementale 610 Cannes-Grasse via Pegomas passe dans le secteur de la gare. Et une partie du réseau peut être remanié pour la desservir.

On économise un TCSP entre l'ouest et Sophia. On remédie à l'accès à Sophia depuis Nice (combien faudrait-il de bus 230 Nice-Sophia circulant sur une autoroute saturée, sinon en 2040 ?). On économise de nouvelles voiries d'accès à Sophia, ou l'élargissement de la voirie existante, voire un élargissement de l'A8

De façon plus générale, on évite de faire un aménagement lourd, qui perturbera profondément le territoire, uniquement pour favoriser les dessertes lointaines. Une telle perturbation sera mieux acceptée si elle profite directement aux déplacements du quotidien (et pas via la seule désaturation de l'axe littorale pour les TER).

N'étant pas expert ferroviaire, cette proposition ne constitue évidemment pas un « tout ou rien ». Elle appelle à être débattue et étudiée lors des groupes de travail. Dans l'optique de voir plus grand qu'une simple « LGV traversant les Alpes Maritimes par le moyen pays ».