

Bulletin n°24

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

Association TGV
Développement
*Var - Nice
Côte d'Azur*

Une dernière concertation d'utilité publique

INFORMATION:

7, av. Aristide Briand BP 66
83270 Saint-Cyr-sur-Mer
Tél : 06 13 20 07 79
Email : lgvpaca@free.fr

La première partie de la phase de concertation demandée par la CNDP s'est achevée le 4 juillet à Marseille. Cette phase était destinée au monde associatif et au monde économique. Les réunions thématiques sur la saturation du réseau ferroviaire en Provence Alpes Côte d'Azur et sur le souhait de tous, du respect de l'Environnement, ont permis d'expliquer précisément pourquoi cette nouvelle infrastructure est nécessaire, afin d'assurer le développement futur de notre région tout en permettant à ses habitants de se déplacer dans des conditions confortables sans pour autant détériorer l'environnement et leur santé.

Les documents présentés et discutés ont permis de constater que seuls les transports collectifs ferroviaires permettraient de respecter les objectifs que s'est fixée la Région en termes de déplacement même si certains pensent que les bus sont l'avenir alors que la saturation routière et la pollution engendrées démontrent l'inverse.

La deuxième partie de cette phase de concertation était destinée aux élus concernés par le projet. SnCF Réseau leur a présenté les tracés possibles de la Priorité 1. La troisième partie concerne le public d'octobre à décembre 2016. SnCF Réseau présentera les solutions qui pourraient être retenues dans le cadre de l'amélioration des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen (Priorité 1). « Grand projet cher et inutile » disent certains opposants en développant les mêmes arguments entendus dans les années 1850 lors de la création des premières lignes de chemin de fer et dans les années 1970 quand il fut décidé de créer les premières lignes à grande vitesse. Que serait devenu le transport ferroviaire si ces lignes n'avaient pas été construites ??? Notre Association consciente que la pollution n'attendra pas 2050 pour détruire l'environnement et la santé des habitants de notre région, demande que la mise en service de l'ensemble du projet se fasse le plus rapidement possible (2025 reste notre objectif). Ce n'est qu'une question de volonté politique, nos voisins catalans et occitans de LRMP y arrivent bien.

Alain Patouillard
Président de l'Association
TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur



DIRECTEUR
DE LA PUBLICATION :
Alain Patouillard
Président de l'association
TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur

PARTICIPATION :
Alain Patouillard
Jean-Claude Sappa
Rémi Quinton
Alain Seguin

CONCEPTION
ET RÉALISATION :
Peggy Guerrini
EMILE Communication

Avec la participation de:



- 3 Une fin d'années 2016 importante pour le projet
- 4 La saturation du réseau ferroviaire en PACA
- 9 Environnement et développement durable
- 10 Le 200 km/h : une utopie
- 14 La motion CESER
- 17 Présentation des tracés proposés en priorité 1
- 23 Comment s'informer et participer à la concertation ?

Une fin d'année 2016 importante pour le projet



A la demande de la Commission Nationale du Débat public, le Comité de Pilotage de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui s'est tenu le 12 avril 2016, a décidé de mettre en œuvre un dispositif de concertation avant l'Enquête d'Utilité Publique qui devrait avoir lieu en 2017 ou 2018 pour obtenir la Déclaration d'Utilité publique (DUP).

Cette concertation s'organise en 3 étapes:

+ ÉTAPE 1 (du 21 avril 2016 à fin juin 2016) destinée aux Associations et aux Acteurs Economiques:

- Information et échanges sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et ses apports pour les déplacements du quotidien dans les territoires dans le cadre de deux ateliers thématiques : la saturation ferroviaire puis l'environnement et le développement durable.
- La thématique « saturation ferroviaire » a été abordée lors de 3 séances successives organisées à Marseille, Nice et Marseille.
- La thématique « environnement et développement durable » a été abordée lors de 2 séances successives organisées à Nice et à Marseille.

+ ÉTAPE 2 (mai 2016 – août 2016) : échanges et recueil des points de vue des élus locaux sur les résultats des études de variantes de tracés et de positions des gares de la Priorité 1.

+ ÉTAPE 3 (1er octobre 2016 - 23 décembre 2016) : échanges et recueil des points de vue du public sur les variantes de tracés et de positionnement des gares de la Priorité 1 au cours de réunions publiques dont les dates et lieu sont données par Sncf Réseau.(voir p.23)

L'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur défend depuis près de 15 ans l'indispensable réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Marseille et Nice puis vers l'Italie afin de pouvoir développer le service des TER autour et entre les principaux pôles régionaux (Marseille, Toulon, Saint Raphaël, Cannes, Nice), tout en désenclavant l'Est-Var et les Alpes Maritimes et en inscrivant la région Provence Alpes Côte d'Azur au sein d'un Arc Méditerranéen attractif entre l'Espagne et l'Italie.

L'Association appelle les habitants, usagers du train, défenseurs de l'environnement et du principe de cette nouvelle infrastructure à investir massivement ces espaces de dialogue à partir du mois d'octobre, pour faire entendre leurs voix, leurs besoins, leurs ras le bol des mauvaises conditions de transport et de la pollution dans la Région, face aux quelques éternels opposants conservateurs qui ne manqueront pas d'être présents.

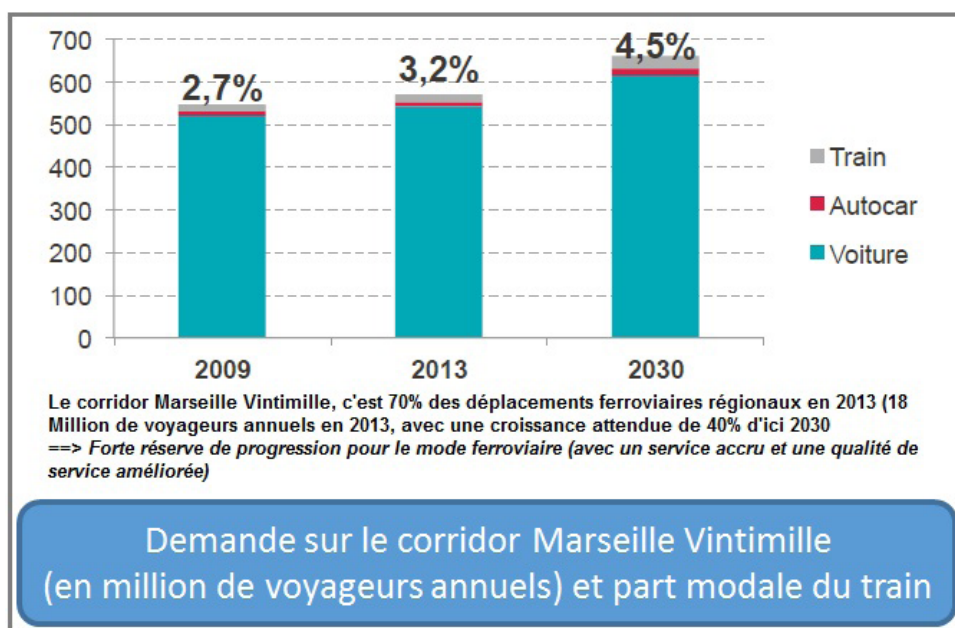
Mettre sur le train le maximum de voyageurs et de marchandises est la seule solution pour remédier à toutes ces difficultés. Une nouvelle ligne ferroviaire s'avère donc indispensable pour faire circuler tous les trains nécessaires à cet objectif (trains rapides longues distances desservant les principales gares (TGV), trains de desserte locale (TER), trains de fret), car l'unique ligne existante du 19^e siècle n'aura jamais la capacité et les performances à la hauteur des enjeux. Ce n'est pas, comme certains voudraient le faire croire, une gabegie aux conséquences désastreuses sur l'environnement mais la seule solution pour assurer le développement de notre magnifique région tout en permettant de respirer et vivre correctement.

Jean Claude SAPPA

Secrétaire général de l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

LA SATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Contribution de l'association aux ateliers thématiques Juillet 2016



1 - AVIS SUR LA SATURATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

C'est une évidence pour les usagers du train en région PACA, que le réseau ferroviaire est **saturé depuis plusieurs années**, en particulier sur l'unique ligne littorale entre Marseille et Nice. L'offre TER a beaucoup augmenté depuis 1998 (la plus forte augmentation de toutes les Régions Françaises), et la fréquentation a très bien suivi, répondant ainsi à un besoin des usagers de se déplacer sans recourir à leur voiture : chacun des trains (pourtant plus nombreux) transporte 55% de passagers supplémentaires.

Mais le système ferroviaire atteint ses limites : **la fréquentation justifierait d'augmenter la fréquence des TER pour répondre à la demande**, mais il n'est plus possible d'ajouter des trains sur une ligne en limite de capacité aux heures de pointe dans sa configuration actuelle. Ainsi, les trains sont surchargés, notamment sur la Côte d'Azur et le service se dégrade. Les retards sont très fréquents, et le moindre incident perturbe ou bloque le trafic, faute de marge de manœuvre. Le temps de **retour à la normale est deux fois plus long qu'ailleurs** en France.

Une raison explique largement **cette situation dramatique : la ligne Marseille Nice dispose d'une seule voie par sens**, les trains ne peuvent pas se dépasser, et doivent respecter un espacement minimal de sécurité. Or tous les trains n'ont pas le même profil, certains desservent toutes les gares, et sont donc en moyenne plus lents que les trains ne desservant que les gares principales. Il faut y ajouter les trains de fret, dont il faut souhaiter la croissance dans une Région massivement traversée par des camions polluants.

L'ensemble de ces trains aux vitesses hétérogènes est pourtant nécessaire (140 trains par jour par sens sur les sections les plus

chargées, contre 110 en 2004) : pour se rendre de Nice à Marseille ou au-delà, il n'est pas raisonnable d'envisager un train s'arrêtant dans la cinquantaine de gares du parcours, et qui mettrait alors 4h, alors que déjà actuellement, le parcours en 2h30 (y compris pour les trains à « grande vitesse ») est trop long entre les 2 métropoles régionales distantes de seulement 158 km à vol d'oiseau (soit 60km/h de moyenne à vol d'oiseau, la vitesse du pigeon voyageur...). Il est également important que pour les déplacements à longue distance, les usagers n'aient **pas besoin de changer de train à Marseille**. Or ce sont des TGV qui majoritairement desservent Marseille pour ces déplacements, et **ce sont**

donc nécessairement des TGV qui desservent les principales gares entre Marseille et Nice (mais à petite vitesse).

Il ne serait pas non plus raisonnable de supprimer toutes les petites gares, très utiles aux déplacements quotidiens des habitants.

Les chiffres de qualité de service sont ainsi accablants **sur l'unique ligne Marseille Nice : la régularité des TER est de seulement 66%**, contre 86% en moyenne régionale PACA (qui est pourtant une des plus mauvaises régions). A contrario sur une ligne dédiée aux TER comme Avignon Carpentras : régularité à 95%. Même constat pour les TGV, la régularité de 91% en moyenne PACA, tombe à 87% entre Marseille et Nice.

Cette situation pénalise lourdement l'est de la Région PACA, et une mécanique perverse de détricotage de l'offre Grandes Lignes est enclenchée : des temps de parcours dissuasifs et une régularité hasardeuse découragent les opérateurs ferroviaires à desservir cette ligne en dehors d'un contrat de service public, Nice et Toulon voit diminuer le nombre de TGV les reliant aux autres villes françaises, après la suppression des TET. Fin 2016, la capacité allouée aux trains « rapides » va ainsi diminuer de 50%. Cette mécanique perverse conduit ainsi à devoir **arbitrer entre les services rapides et les services omnibus si l'infrastructure ferroviaire devait rester en l'état**.

La ligne Marseille Nice est donc saturée mais le mode ferroviaire devrait pourtant y jouer un grand rôle. Un déplacement sur 5 de la Région PACA a lieu entre des communes des gares du **corridor Marseille Vintimille**, soit **1.5 millions de trajets quotidiens mais le train** n'en capte que 3.2%, soit **moins de 50 000** trajets quotidiens (le reste étant réalisé en voiture) : la marge de progression est donc considérable, y compris en supposant que la mobilité cesserait de croître à l'avenir. Encore faudrait-il pour cela, doubler, tripler, décupler l'offre de train, pour que tous

ces voyageurs potentiels y trouvent une place

La saturation est criante particulièrement dans 2 secteurs du réseau :

- à Marseille qui voit converger 5 lignes de train, et dont la configuration de gare en impasse est très pénalisante
- Entre Cannes et Nice, qui est la ligne ferroviaire de province la plus chargée de France

2 - AVIS SUR L'ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DE LA SATURATION FERROVIAIRE DU RÉSEAU EN PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR POUR LES 15 PROCHAINES ANNÉES

Avec *l'accroissement de la population* en Région PACA, la saturation ferroviaire va s'accroître. De plus en plus d'heures par jour, de plus en plus de jours par an seront considérés comme des pointes. Or le réseau routier atteint lui aussi ses limites, et sa congestion incitera des voyageurs à préférer le train... si tant est que le train puisse les accueillir. De surcroît **les contraintes environnementales et énergétiques peuvent entraîner un choc sur les comportements**. L'usage de la voiture polluée, contribue au réchauffement climatique, et est dépendante de l'approvisionnement en pétrole. Un fort report vers le train est tout autant possible que souhaitable.

Par ailleurs, la Région PACA est riche de ses touristes, qui doivent également pouvoir compter sur le train pour venir puis pour se déplacer pendant leur séjour.

La saturation de la ligne Marseille Nice doit être nuancée selon les sections,

- d'une part car les charges de trafic sont inégales (par exemple d'après les chiffres fournis par SNCF Réseau, en 2023, en heure de pointe la ligne verra passer 500-800 passagers entre Aubagne et Toulon, et 1400-2000 passagers entre Cannes et Nice. Les besoins en fréquence de TER diffèrent du simple au double)
- d'autre part car sur certaines sections, des opérations d'augmentation de capacité ont déjà eu lieu et cette nouvelle capacité est pleinement utilisée, et il n'y aura pas la place ni les emprises pour faire mieux (ces sections sont donc très saturées) ; tandis qu'ailleurs de telles augmentations de capacité sont encore à prévoir à court terme (ces sections sont moins saturées car il existe des solutions de désaturation).

Les effets de ces opérations sont modestes mais bien réels. Ainsi la 3^{ème} voie entre Antibes et Cagnes sur Mer, a permis d'augmenter le nombre de TER entre Antibes et Nice. Elle permet aussi d'améliorer fortement la robustesse, d'absorber les retards, de résoudre plus rapidement les situations perturbées.

3 - AVIS SUR LES DIFFÉRENTES RÉPONSES FERROVIAIRES PROPOSÉES PAR SNCF RÉSEAU

Compte tenu des constats précédents, maintenir la ligne Marseille Nice dans son état actuel n'est pas une réponse. Pas plus que de devoir arbitrer entre les services ferroviaires à développer, ou d'envisager des temps de parcours de 4h entre Marseille et Nice pour que chaque train desserve toutes les gares.

Des opérations d'augmentation de capacité sur la ligne existante sont pertinentes et à programmer rapidement.

Mais face aux enjeux de saturation du réseau ferroviaire et du besoin de découpler l'offre ferroviaire pour répondre aux besoins croissants de mobilité et au report modal vers le ferroviaire lié aux contraintes environnementales et énergétiques, ***l'Association TGV développement Var Nice Côte d'Azur estime nécessaire la construction d'une seconde infrastructure ferroviaire, une 2^{ème} ligne de chemin de fer COMPLETE entre Marseille et Nice.***

Nous considérons que le scénario 0, le long de la ligne existante est une mauvaise réponse pour construire cette 2^{ème} ligne, car les impacts sont trop importants, le coût très élevé, et l'organisation des travaux quasiment impossible sauf à perturber pendant des dizaines d'années l'exploitation sur l'unique ligne existante. Par ailleurs le résultat serait médiocre, puisqu'il n'y aurait toujours pas de sécurisation de la ligne via un itinéraire bis en cas de blocage, et surtout, il n'y aurait aucune amélioration des temps de parcours, qui sont un élément décisif de l'attractivité du train. Indéniablement, c'est une Ligne Nouvelle sur un nouveau tracé essentiellement distinct de la ligne existante, qui constitue la bonne réponse : le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA). Outre l'augmentation de capacité, cette ligne devra contribuer à réduire les temps de parcours entre Marseille et Nice (objectif 1h), et puisqu'elle sera parcourue par des TGV, cette ligne devra être à grande vitesse là où son tracé le permettra et l'attractivité ainsi donnée au mode ferroviaire permettra d'en financer une partie.

Face aux enjeux budgétaires de cette 2^{ème} ligne Marseille Nice, nous comprenons le besoin de phasage, mais qui ne doit pas faire disparaître la perspective d'une 2^{ème} ligne complète et pas dans un siècle !

Suite aux travaux de la « Commission Mobilité 21 », le Gouvernement a ainsi pris des décisions ministérielles sur un « Programme LN PCA » (incomplet) composée d'une Priorité 1 (Marseille-Aubagne et Mougins-Nice) en 2030 et d'une Priorité 2 (Aubagne-Toulon et Est Var-Mougins) avant 2050.

Notre Association approuve les schémas de desserte et d'augmentations de services ferroviaires permis par ce programme en Priorité 2, mais s'alarme des délais bien trop tardifs.

La Priorité 1 est néanmoins insuffisante pour répondre à certains besoins urgents selon les secteurs :

- à l'ouest, la gare souterraine traversante de Marseille et ces nouvelles voies d'accès vers la LGV existante et vers Aubagne, est une bonne réponse à la saturation du nœud marseillais, en supprimant les conflits de circulation entre les différentes lignes qui y convergent. La capacité de la gare de surface sera ainsi doublée et s'y ajoutera les capacités et fonctionnalités de la nouvelle gare (gain de temps pour les TGV s'arrêtant à Marseille sans rebrousser, par exemple -10 min pour un passager Lyon Nice, création de liaisons TER diamétralisés entre l'étang de Berre et Aubagne/Toulon). A noter que dès la Priorité 1, l'objectif du Programme de 4 TER/heure entre Aubagne et Toulon est atteint
- à l'est, la boucle ferroviaire Cannes-Sophia-Nice est décisive pour la desserte de l'ouest du département, de la technopole de Sophia Antipolis au quotidien, et l'augmentation des fréquences TER sur la ligne littorale Cannes-Antibes-Nice. Néanmoins la Priorité 1 sur la Côte d'Azur ne permet pas d'atteindre les objectifs de service du Programme : seulement 6TER/h pourront circuler (contre un objectif de 8) sur la ligne littorale où de nombreux TGV continueront à circuler faute de gain de temps sur l'itinéraire via Sophia. L'ouest de Cannes (Mandelieu et La Bocca) restera particulièrement mal desservi (1 à 2 TER/heure, contre un objectif de 4)

La Priorité 1, qu'il serait irresponsable de ne pas réaliser au plus vite pour désaturer les deux extrémités de la ligne Marseille-Nice, est donc insuffisante pour répondre à des besoins urgents d'amélioration des services sur certains secteurs.

Après les échéances de 2017, une nouvelle commission mobilité 21 devra classer les projets au plan national. Il est peu vraisemblable que PACA puisse obtenir tout le programme dès 2030, mais il est indispensable de ne pas en rester à la seule insuffisante Priorité 1. Il faut apporter une réponse à la saturation sur tous les secteurs concernés, adaptées à leurs évolutions de trafics prévisibles, tout en restant dans une enveloppe budgétaire raisonnable.

Ainsi, des 2 sections Aubagne-Toulon et EstVar-Mougins, c'est cette dernière qui permet au moindre coût (2Mds€ contre 4) d'apporter les meilleurs gains :

- gains de temps de 35 min entre Marseille et Nice (contre moins de 10 minutes permis par la section Aubagne Toulon)
- gains de capacité sur le secteur prioritaire littoral Cannes-Nice à 10 TER/h, et 4 TER/h à l'ouest de Cannes, grâce à la libération effective de la ligne littorale par les TGV desservant rapidement Sophia, à l'exception des TGV desservant directement les centres de Cannes et Antibes (mais s'inscriront dans une trame de TER omnibus jusqu'à Nice, sans contrainte de temps de parcours comme en Priorité 1). Entre Aubagne et Toulon les objectifs de capacité TER sont déjà atteints en Priorité 1

- gains d'aménagement du territoire avec la construction de la nouvelle gare Est Var : dès 2030, tous les Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) du Programme LN PCA seraient ainsi réalisés
- gains financiers : la virgule de la Bocca vers l'ouest n'a plus besoin d'être construite ; plusieurs centaines de millions d'€ économisés

Sans remettre en cause les procédures de concertation et de décision des tracés Marseille-Aubagne et Mougins-Nice en vue d'une DUP en 2017, notre Association demande que soit approfondie l'étude de ce phasage plus ambitieux, incluant dès la priorité 1 TOUTE la section EstVar-Nice

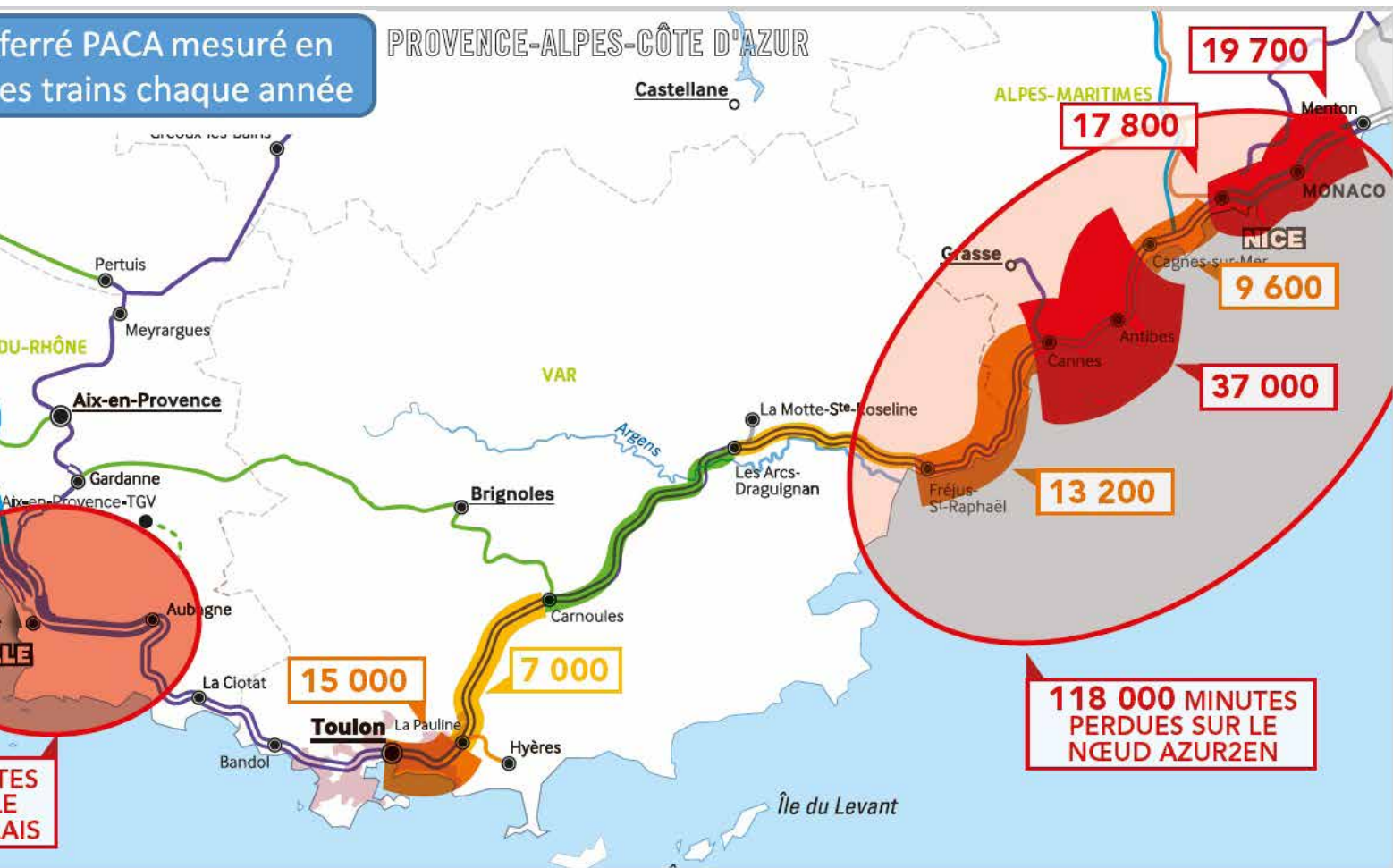
Concernant la liaison entre les gares de Nice Aéroport et Nice Ville, nous sommes d'accord avec SNCF Réseau pour constater que, très spécifiquement, les deux voies actuelles sont suffisantes et qu'il n'y a pas besoin d'engager de lourds et coûteux travaux d'ajouts de voies. Cela est possible grâce à un dimensionnement suffisant des gares encadrantes disposant de suffisamment de voies à quai (pour retenir les trains de/vers la ligne littorale et la Ligne Nouvelle) et l'absence de halte intermédiaire. La démonstration de SNCF Réseau est convaincante pour affirmer qu'un block à 2.5-3 minutes est suffisant pour écouler les 16 trains/heure à l'horizon du Programme LN PCA.

Concernant le secteur prioritaire toulonnais, notre Association considère que tous les aménagements sur le réseau existant de Priorité 2 doivent être réalisés avant 2030 et pas seulement la dénivellation de la bifurcation de La Pauline (prévue en Priorité 1) : doublement et prolongement de La Pauline-Hyères, 3^e voie Toulon La Pauline, 6^e voie à quai en gare de Toulon.

Entre Aubagne et Toulon, afin d'accompagner le développement des TGV vers Toulon et Nice, mieux cadencer et fluidifier les TER, de 2030 à la réalisation de la Priorité 2 : notre Association propose de réaliser :

- le shunt d'Aubagne
- le déplacement de la gare de St Cyr sur une zone à 4 voies
- 2 voies supplémentaires entre Ollioules et La Seyne et





construction halte Les Playes

- la 3^e voie entre La Seyne et Toulon

Ainsi que l'illustre le graphique (<http://urlz.fr/3TZL>) à la page suivante, les objectifs du programme TER (le RER Toulonnais 6TER/h dont 4 jusqu'à Marseille) serait atteints, et les objectifs TGV quasiment atteints (4 TGV/h, contre 2 fin 2016, 3 avec la seule Priorité 1 et un objectif de 5 en Priorité 2)

Notre Association demande que soit étudiée cette solution transitoire et réaliste de renforcement de la ligne existante entre Aubagne et Toulon pour accompagner les trafics dans la période précédant l'achèvement du Programme LN PCA

Une illustration de notre proposition de phasage de Priorité 1 est disponible (<http://urlz.fr/3TZN>)

AUTRES

SNCF Réseau a étudié un scénario 0 « en place », mais antérieur aux décisions de phasage du Gouvernement. Ce scénario s'avérerait plus coûteux et impactant que les anciens scénarios de LGV PACA.

Le projet s'étant transformé en une LN PCA avec un programme de phasage et un schéma de service revu en conséquence, pour que la comparaison du scénario 0 « en place » soit pertinente, SNCF Réseau devrait l'analyser avec le même schéma de service que le « Programme » LN PCA

Par ailleurs, les difficultés du scénario 0 sont inégales selon les secteurs. Un scénario 0 partiel pourrait se concevoir, en ne réalisant que les aménagements faciles. Cela pourrait donner un éclairage utile sur les services maximum qui sont envisageables sur la ligne existante, avec les seuls travaux raisonnables, en l'absence de Ligne Nouvelle. Sauf exception très ponctuelle, **notre Association considère que c'est bien la Ligne Nouvelle qui constitue la meilleure des réponses, à réaliser complètement entre Marseille et Nice le plus rapidement possible.**

Rémi QUINTON

Conseil d'administration de l'association TGV

Environnement et développement durable

Contribution de l'association aux ateliers thématiques de juillet 2016

1 - AVIS SUR LA MÉTHODE de prise en compte de enjeux environnementaux

La dernière étude environnementale réalisée en France très récemment est alarmante, en effet la pollution tue dans notre pays 48 000 personnes par an à cause des particules fines dont plus de 30 % est émise par la route.

Cela se traduit également par la diminution de l'espérance de vie pour un adulte de 15 mois en ville et de 9 mois en campagne.

L'Agence de Santé Publique précise que cette pollution est la 3ème cause de mortalité publique après le tabac et l'alcool. Aux Etats Unis une autre étude récente réalisée à proximité d'une autoroute démontre un nombre important de problèmes cardiaques pour les enfants.

Sur la région Provence Alpes Côte d'Azur l'enquête sur les déplacements des actifs réalisée par l'IFOP pour SNCF Réseau démontre qu'un actif sur deux est exaspéré par les problèmes de circulation qui impactent leur vie professionnelle mais aussi personnelle. 60 % des personnes interrogées estiment que les conditions de circulation se sont dégradées ces dernières années et que la situation va se dégrader dans les 5 années à venir si rien n'est fait d'ici là. 50% de ces personnes pensent qu'il y a des réponses efficaces possibles notamment par l'accroissement et l'amélioration des réseaux de transport en commun particulièrement le ferroviaire.

Il est évident que nous ne pouvons continuer à empoisonner les habitants de Provence Alpes Côte d'Azur en favorisant tout ce qui est routier.

Il n'est plus possible de rajouter un nombre incalculable de camions sur les routes, de remplacer les lignes ferroviaires par des bus, de favoriser l'emploi de la voiture alors que tout le monde reconnaît que le ferroviaire est le moyen de transport collectif le plus propre.

Mais il est effectivement évident que cela demandera des investissements importants sans attendre 2050 pour permettre d'abord un développement des trains au quotidien.

Ce développement, tout le monde le reconnaît, nécessitera d'autres infrastructures complémentaires. Cela a amené notre Association à défendre d'abord le projet de la nouvelle LGV PACA qui s'est transformé au fil des années en un projet de LNPCA. Au cours des réunions thématiques sur le développement durable, il a été expliqué aux participants les graves difficultés que nous allons rencontrer au niveau environnemental et sociétal si aucun projet n'était réalisé, il est évident que l'avenir du transport sur notre région ne peut être une multiplication des voitures, des bus et des camions sur nos routes et autoroutes.

Tous les documents présentés par SNCF Réseau répondent en grande partie à l'objectif de revenir à un transport public ferroviaire de qualité que ce soit pour les habitants et pour l'Environnement. L'Association TGV développement soutient toutes les initiatives visant à améliorer l'insertion du projet sur le territoire. Elle considère que l'impact de la réalisation du projet sur l'Environnement et le développement durable est largement

positif, et les critères à retenir doivent intégrer la problématique des déplacements, l'économie des ressources naturelles et la diminution des pollutions. La grille d'analyse multi critère est un bon outil pour présenter les différents choix, avantages et inconvénients, et doit intégrer les aspects ci-dessus.

2 - AVIS SUR LA PERTINENCE de cette approche pour les différents territoires

Néanmoins, le phasage mis en place par la Commission Mobilité 21 retarde de façon inacceptable les investissements prévus alors qu'elle conçoit très bien son indéniable utilité (2030 pour la Priorité 1, 2050 pour la Priorité 2, et au-delà pour le reste). Notre Association, consciente que la pollution n'attendra pas ces dates pour détruire l'Environnement et la santé des habitants de Provence Alpes Côte d'Azur exige que la mise en service de l'ensemble du projet se fasse avant 2025.

Cela est possible, ce n'est qu'une question de volonté politique et de financement mais de l'argent il y en a, il suffit de le prendre là où il est. Ce qu'ont très bien compris nos voisins suisses.

L'Association demande une extrême attention concernant le risque inondation. Sur le secteur Est Var, la ligne existante n'est pas sécurisée et la Côte d'Azur peut être isolée du reste du réseau ferroviaire : il est important que le projet soit réalisé jusqu'à la gare Est Var avec un viaduc assurant la transparence hydraulique. Dans les Alpes Maritimes, le phasage de Priorité 1 implique un raccordement souterrain à Cannes La Bocca, probablement situé sous le niveau de la mer, dont on peut supposer une grande vulnérabilité face aux risques d'inondations, ainsi qu'en a attesté l'inondation du plateau de la Bocca à l'automne 2015.

L'intérêt même de ce raccordement doit être évalué au regard des scénarios de phasage, et des possibilités de construire immédiatement dès 2030 ou très rapidement le prolongement de Ligne Nouvelle entre Mougins et Est Var. Concernant les Gares Nouvelles de Est Var et Sophia Antipolis, l'approche doit valoriser leur connexion aux systèmes de transports en commun urbains et TER, mais aussi le nouveau maillage ferroviaire qu'elles introduisent.

Concernant Est Var, il convient de mesurer l'effet négatif sur le territoire d'un calendrier repoussé à 2050, et des stratégies d'aménagement du territoire. Il est prioritaire que l'ensemble des Pôles d'Echanges Multimodaux de la LN PCA, soit TOUS, le plus rapidement construit.

Alain Patouillard

*Président de l'association TGV Développement
Var Nice Côte d'Azur*

Le 200 Km/h sur les lignes actuelles ou création d'une ligne nouvelle ?

PRÉAMBULE

En ces périodes de difficultés budgétaires, les dépenses jugées les moins indispensables sont remises en cause dans de nombreux domaines. C'est le cas des programmes successifs de construction du réseau de lignes nouvelles ferroviaires, dont l'intérêt officiel augmente ou diminue au gré des possibilités de financement. Les rapports et comptes rendus de commissions convergent globalement, puisque les données dont ils sont issus proviennent de sources communes, plus orientés par les questions de trésorerie que par la rentabilité socio-économique de l'investissement, l'aménagement du territoire, ou la protection de l'environnement.

Force est pourtant de constater que les besoins en déplacement de personnes et en transport de marchandises croissent dans notre pays comme partout dans le monde. Les transports aériens et routiers ne cessent de se moderniser pour y faire face, et offrir à nos concitoyens des offres toujours plus performantes. Pour sa part, le chemin de fer a considérablement amélioré ses performances et la qualité de ses services depuis 35 ans. Mais cette amélioration ralentit depuis quelques années, alors que des projets performants et rentables ne sont pas retenus.

Des propositions sont faites maintenant pour éviter la construction de nouvelles lignes :

- report du trafic du transport de voyageurs du ferroviaire sur la route,
- développement des performances des lignes existantes dites « classiques » par augmentation de leur vitesse maximale autorisée, dite « mise à 200 km/h ».

C'est ce dernier point que nous allons analyser.

LE COÛT DES TRAVAUX

Selon la FNAUT, qui a récemment commandité une étude technique sur le sujet (voir La Vie du Rail du 29 avril 2016), la généralisation du train classique à 200 km/h sur les lignes actuelles est utopique ; elle ne permettrait de réduire les temps de parcours (seuls intéressants pour le client) que de 5 à 6 % sur quelques tronçons de ligne.

Les coûts exorbitants des travaux correspondants sont mis en avant avec modération. En effet, outre les arguments déjà développés dans l'étude, d'autres considérations peuvent encore les augmenter.

- Le passage de 160 à 200 km/h augmente les effets dynamiques des circulations de plus de 50 % et les multiplie par deux pour un passage de 140 à 200 km/h.
- Les ouvrages d'art ont l'âge de la ligne. Ils ont été dimension-

nés avec des normes anciennes. L'évolution des normes et les effets dynamiques conduiraient à renforcer ou à reconstruire de nombreux ouvrages.

- Cette augmentation dynamique suppose également un renouvellement quasi général des rails, des traverses, et du ballast sur les zones concernées (augmentation des profils de rails, augmentation du profil de ballast, renforcement des traverses, etc.).
- L'entraxe des voies doit être augmenté pour limiter les effets de souffle au croisement des trains, ce qui peut contraindre à élargir la plate-forme des voies avec des conséquences possibles sur les emprises foncières, et sur l'aménagement des ouvrages d'art par en dessous (ponts rails), et par en dessus (ponts routes en général), ainsi que sur l'ouverture des tunnels.
- Le rayon des courbes devrait passer à 1500 m environ, soit une augmentation dans les mêmes proportions de 50 à 100 %, avec des ripages horizontaux qui nécessiteraient de nombreuses acquisitions de terrains dans des zones souvent très « encombrées »¹
- Le rayon des raccordements de profil en long devrait également être augmenté de l'ordre de 20 %², ce qui peut occasionner de coûteux travaux de terrassement et nécessiter d'élargir les emprises foncières.

Les travaux devant être faits sur des lignes exploitées ont un coût très supérieur à celui de travaux hors circulation. Les gains de temps espérés par une mise à 200 km/h coûteraient très cher par rapport à ce qu'on peut attendre d'une ligne nouvelle. Ces gains de temps ont été indiqués sur la carte figurant ci-dessous par la FNAUT, qui a à juste titre précisé qu'ils sont théoriques et techniques.

LE MATÉRIEL ROULANT

- Il n'existe pas en France à ce jour de matériel de traction non électrique apte au 200 km/h. Toute circulation à 200 km/h suppose donc que la ligne soit électrifiée, ou que la puissance fournie sur les lignes déjà électrifiées soit suffisante pour supporter les quelque 30% de puissance supplémentaires nécessités par l'augmentation de vitesse de 160 à 200.
- Pour remplacer les voitures Corail, datant de plus de 35 ans, un appel d'offres a été lancé par le gouvernement pour la conception et la construction de matériel roulant moderne pouvant rouler à 200km/h³.
- Une analyse comparative objective des lignes nouvelles et des lignes classiques mises à 200km/h doit nécessairement intégrer le coût des nouveaux matériels roulants.

Lignes classiques

à moderniser en priorité



Source FNAUT

L'EXPLOITATION SUR UNE LIGNE « MISE À 200 »

Un différentiel de vitesse de circulation des trains sur une même ligne en diminue la capacité.

Sur le graphique ci-contre (exemple 1), il apparaît que des trains sans arrêt roulant tous à 160 km/h (tracés verts) ou tous à 200 km/h (tracés bleus) peuvent circuler à raison de 15 par heure avec un espacement de sécurité habituel de quatre minutes (soit 15 « sillons »).

Il apparaît en revanche que l'introduction d'un train à 160 entre deux trains à 200, ou l'inverse, réduit l'espacement de sécurité à deux minutes et demie tous les 20 km. Pour maintenir un espacement de quatre minutes, il est donc nécessaire d'introduire un décalage d'une minute et demie pour chaque tranche parcourue de 20 km, soit approximativement 4 minutes pour 50 km parcourus.

Chaque « cohabitation » de trains à vitesses différentes (160 et 200 km/h), sans aucun arrêt, fait donc perdre un sillon tous les 50 km.

Bien entendu, plus le différentiel de vitesse augmente, plus la perte de capacité de la ligne est importante.

La circulation sans arrêt d'un train à 200 km/h derrière un train à 160 km/h ne permet un gain de temps de 10 mn qu'au bout de 130 km, avec une perte de capacité de 2 à 3 sillons.

Si on considère qu'un gain de temps commence à être significatif à partir de 10 mn, on calcule qu'à 200 km/h, il faut environ 130 km pour obtenir un gain de 10 mn sur un train à 160 km/h.

Dans ce cas, pour qu'un train à 200 reste à 4 mn derrière un train à 160 au bout de 130 km, il faut qu'il parte 14 mn après, ce qui correspond à une perte de capacité de deux à trois sillons pour cette seule circulation.

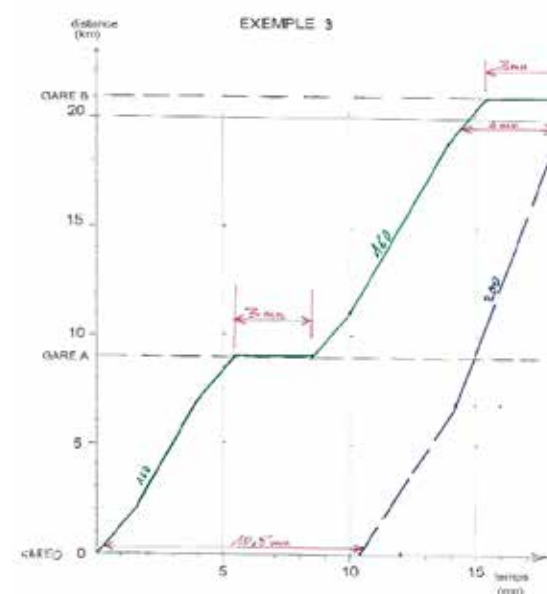
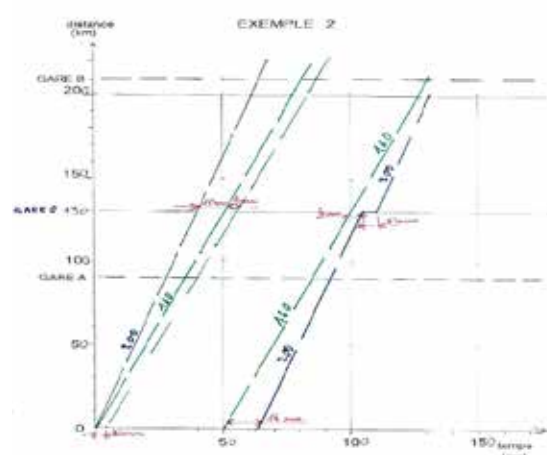
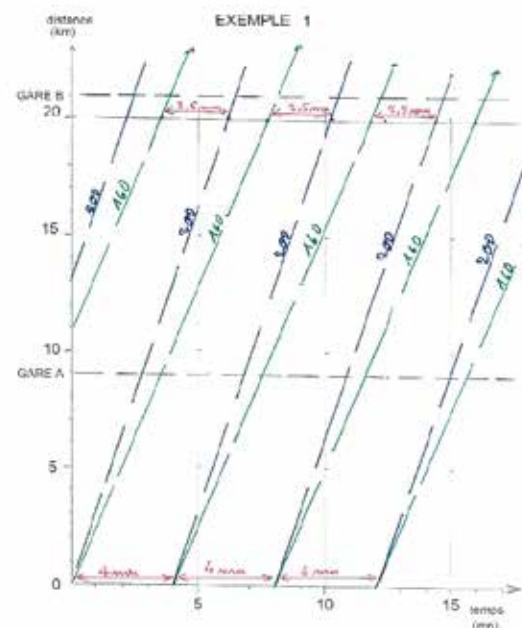
En outre, pour éviter un rattrapage au bout des 130 km, le train à 200 km/h devrait donc marquer un arrêt (en gare C dans l'exemple 2 ci-contre).

La circulation d'un train rapide avec des TER peut consommer 3 sillons.

Partout en France, le besoin en train du quotidien (TER), essentiellement pour des déplacements domicile/travail, est en constante augmentation. Ces trains circulent bien entendu sur les lignes classiques, en cohabitation avec les autres types de trafic (train de fret et trains classiques, voire des TGV), avec une vitesse maximale généralement plafonnée à 160 km/h, voire moins.

Le graphique ci-contre (exemple 3) traite d'une cohabitation d'un train à 200 km/h avec un TER qui desservirait les gares A et B pour des trajets successifs de 9 et 12 km.

Pour conserver la marge de sécurité de quatre minutes jusqu'à la gare B, le train à 200 km/h doit quitter la gare O près de 11 mn après le TER, ce qui consomme près de 3 sillons au lieu d'un.



Pour limiter les pertes de capacité, le train rapide peut certes dépasser le TER pendant ses arrêts en gare. Mais pour réussir ce type d'exploitation, il est indispensable que les trains roulent à l'heure à une ou deux minutes près, et également que quelques sillons libres soient réservés par avance pour éviter un effet « boule de neige » des retards. On estime généralement qu'une exploitation raisonnable ne doit pas prévoir de remplir plus de 70 à 75% de la capacité d'une ligne. Il est nécessaire également de disposer d'un nombre suffisant de voies en gare pour ce dépassement.

Pour ne pas trop alourdir cet exposé, nous n'avons pas traité de la cohabitation des trains de fret avec des trains rapides. Compte tenu de ses performances habituelles, un train de fret sans arrêt a une vitesse moyenne du même ordre que celle du TER avec arrêts tracé en exemple 3. Mais dans cet exemple, le train de fret devrait s'arrêter en gare B pour laisser passer le train rapide.

L'EXEMPLE DE PACA

La région PACA possède des infrastructures ferroviaires largement insuffisantes.

Outre la plus longue voie unique de France entre Marseille et Briançon, il n'existe qu'une seule voie de chemin de fer dans chaque sens, pour desservir Marseille, Toulon et Nice, soit quatre millions de personnes sur moins de 200 km. C'est la seule Région de France à détenir ces tristes records.

Celle-ci est totalement saturée par les TER, les Intercités, les TGV et les trains de Fret. Tout incident génère des conséquences catastrophiques (suppressions de trains, retards de plusieurs dizaines de minutes).

En outre, elle traverse des zones urbanisées sur l'essentiel de son parcours.

Remplacer la construction d'une ligne nouvelle par une « modernisation » de la ligne actuelle (ce que l'étude de la FNAUT, à raison, n'envisage pas) ne ferait qu'aggraver la situation, déjà fort critiquée par les collectivités locales¹ :

- Démolition de secteurs urbanisés, sans éviter des atteintes à l'environnement
- Suppression de nombreux TER, déjà menacés par la chute des investissements ferroviaires
- Suppression des circulations Fret, certes déjà peu nombreuses, pour des raisons faciles à comprendre sur une ligne saturée de TER et de TGV
- Mise sur des routes et autoroutes, des trafics supprimés (TER et Fret)

Comme le montrent toutes études réalisées depuis une quinzaine d'années, les routes et autoroutes de la région PACA sont de plus en plus souvent saturées.

Cette solution conduirait inéluctablement à terme à renforcer les

investissements routiers au détriment des investissements ferroviaires. Il resterait le moment venu à obtenir la validation de ce type de projet par les collectivités locales et les populations concernées. Il serait également intéressant d'en calculer le coût collectif global, ainsi que la rentabilité économique et socio-économique, sur une durée supérieure à celle d'un CPER (contrat de plan Etat – Région).

SYNTHÈSE

Sans être exhaustif, l'objectif de « dessertes à haut niveau de service » sur des lignes classiques par augmentation de vitesse jusqu'à 200 km/h passerait donc nécessairement par de lourdes conditions.

En plus de son coût dissuasif, le « haut niveau de service » engendrerait une forte diminution de la capacité des lignes classiques, une quasi suppression des circulations fret et une forte dégradation des dessertes TER.

Bien sûr ce dernier point peut être résolu par la mise sur route de ces deux types de trafics, déjà largement engagée, au mépris de la qualité de l'air. Est-ce la meilleure solution, quand on cherche à protéger l'environnement et à éviter la construction de nouvelles infrastructures (ferroviaires, routières) ?

En tout état de cause, les gains de temps attendus seraient très éloignés de ceux que procurent les lignes nouvelles, alors que les clients des transports cherchent constamment à réduire la durée de leurs déplacements².

D'autres solutions existent, parlons en...

Alain SEGUIN

Consultant en Ingénierie Ferroviaire

Directeur du Développement Honoraire à la SNCF PACA

1. Dans son étude, la FNAUT a cherché à maintenir les voies dans leurs emprises actuelles pour éviter des acquisitions foncières et limiter l'impact sur l'environnement.

2. Augmentées de 7000/8000 à 10000m

3. Il convient de noter que des voitures Corail étaient déjà aptes à rouler à 200km/h, puisque plusieurs trains classiques ont roulé à 200km/h de longue date, tels que sur Paris-Bordeaux, Paris Toulouse, ...

4. Qui ne voient encore comme solution qu'un report sur la route

5. Voir par exemple les courbes « temps de parcours/part de marché » de l'avion et du train



PROPOSITION DE MOTION D'ACTUALITE

D'un projet de LGV à un projet de système ferroviaire intégré

À l'issue de la concertation publique de 2011¹, les décideurs du territoire ont collectivement fait le choix de réorienter le projet initial d'une ligne grande vitesse reliant les métropoles du littoral vers un projet de réseau de transport global, performant et structurant pour l'ensemble du territoire régional.

Le CESER avait approuvé cette décision et présenté une motion² de soutien à cette nouvelle infrastructure ferroviaire, en octobre 2012. La volonté partagée d'aller vers un projet de restructuration ferroviaire d'ensemble à toutes les échelles de déplacements se justifiait, et se justifie toujours, par les nécessités suivantes :

- Agir en priorité sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen et l'optimisation du réseau existant. Cette étape de désaturation étant indispensable pour améliorer ensuite la capacité et la fiabilité de l'ensemble de l'offre régionale de services de transport du quotidien et répondre ainsi aux objectifs de dessertes fixés par la Région dès 2010³,
 - Développer tous les modes de transport et leurs interconnexions dans un objectif d'augmentation du report modal,
 - Assurer des liaisons régionales rapides entre grands pôles urbains de la région et développer les mobilités intra régionales en offrant une alternative performante à la route,
 - Connecter au mieux la région Provence-Alpes-Côte d'Azur à l'Europe et à l'international en concrétisant l'Arc méditerranéen.
- D'autres enjeux importants pour la région étaient également pris en compte par les décideurs : la croissance démographique du territoire (+ 18 500 habitants/an en PACA), l'augmentation continue des besoins de déplacements de proximité et de longue distance (domicile/travail, études/formation, loisirs et tourisme) et une dégradation insoutenable des conditions de mobilités quotidiennes.

Le projet de ligne nouvelle est aujourd'hui dans une phase active de concertation publique. A l'issue de celle-ci, les choix et les décisions qui seront pris, impacteront durablement le développement futur du territoire régional.

POUR UN RÉSEAU DE TRANSPORT PERFORMANT ET INTERCONNECTÉ *dès 2030 en PACA*

CESER



Quelles conséquences pour la région si le projet ne se fait pas ?

Pour le CESER, le report ou l'abandon d'un tel projet structurant d'infrastructure serait très préjudiciable pour l'ensemble du territoire avec plusieurs conséquences :

• **Une saturation accrue des réseaux ferroviaires et routiers** Des perspectives de développement de l'offre de transport ferroviaire remises en cause.

Les capacités de la ligne ferroviaire reliant Marseille, Toulon à Nice sont d'ores et déjà atteintes en heure de pointe. De fait, cette ligne concentre tous les types de circulation (TER, TGV, Intercités, fret) et connaît quotidiennement de nombreux conflits d'usage et des problèmes récurrents de régularité et de fiabilité. En l'état, cette infrastructure ne pourra plus répondre durablement aux besoins et à une indispensable augmentation du trafic.

A ce constat, s'ajoute la situation de saturation totale de la gare St Charles de Marseille, à bout de souffle. Sa configuration en impasse ne permet plus déjà une capacité d'accueil supplémentaire de trains. Le réseau ferroviaire azuréen présente lui aussi une situation de saturation entre Cannes et Nice. Les nœuds ferroviaires de St-Charles et de Nice représentent le talon d'Achille⁴ des transports ferrés. Sans la réalisation de ces nouvelles infrastructures, la Région n'aura pas la possibilité de doubler ou tripler, à moyen terme, l'offre et l'usage des transports collectifs, notamment TER, sur le territoire régional.

Une asphyxie des réseaux routiers les plus utilisés

À l'horizon 2030, l'Insee prévoit que la région PACA comptera 450 000 habitants et 200 000 actifs supplémentaires⁵. Cet accroissement de population va mécaniquement accentuer les besoins

de déplacements des habitants (déjà estimés à +15% entre 2015 et 2025) et les trajets quotidiens des actifs. Or, les capacités du réseau routier existant ont atteint ou atteindront rapidement leurs limites malgré les investissements engagés.

La congestion routière augmentera encore : de nouvelles voitures viendront ainsi s'ajouter à celles déjà engluées dans la circulation⁶ et au trafic déjà dense de poids lourds.

• Une moindre attractivité du territoire régional pour les habitants et les entreprises

Une qualité de vie détériorée

Aux impacts directs de ce scénario "fil de l'eau" sur l'allongement des temps de parcours⁷ et le pouvoir d'achat des habitants, s'ajoutent des impacts directs sur la qualité de vie, la santé et l'insécurité routière. En PACA, les habitants sont déjà fortement exposés à des niveaux record de pollutions qui génèrent à leur tour de graves conséquences en termes de santé publique⁸.

De même, les usagers des transports collectifs continueront de subir des conditions de transport difficiles et inconfortables qui pénalisent vies personnelles et professionnelles (retards, stress, insatisfaction).

Une accessibilité aux pôles économiques et à l'emploi très dégradée

Une dégradation supplémentaire des conditions de circulation et de mobilité impactera fortement le développement économique local et l'attractivité du territoire régional. On peut craindre une accessibilité dégradée des salariés à l'intérieur des grands bassins d'emplois et entre pôles d'emplois majeurs du territoire⁹, créant ainsi de réels risques de fracture sociale en matière de mobilité. Les entreprises connaîtront davantage de difficultés à la fois de recrutement et d'accessibilité aux grands pôles économiques du territoire. Les entreprises nationales et internationales potentiellement attirées par les atouts de la région pourraient également y regarder à deux fois dans leurs choix et décisions d'implantations.

Au vu ces différents constats, le CESER réaffirme⁹ que :

- la réalisation de cette nouvelle infrastructure représente un enjeu stratégique pour l'aménagement et la poursuite du développement de la région PACA. Le système ferroviaire en PACA transporte chaque année, 42 millions d'usagers. En 2030, avec le projet de ligne nouvelle, ce seraient 80 millions de personnes qui pourraient être transportées avec des temps de parcours améliorés et la garantie d'une offre multimodale,

"Il faut que tout le monde prenne conscience qu'on est en train de construire un projet très attendu par nos concitoyens".

Yves Cousquer, médiateur de la LN PCA de 2009 à 2013

- ce projet a une grande utilité économique, sociale et environnementale. La ligne nouvelle ce serait 25 000 voitures/jour en moins sur les routes, moins de nuisances, davantage de report modal de la route vers le ferroviaire et une possibilité de développement du transport fret,

- tout retard supplémentaire dans le processus décisionnaire représente pour le territoire un risque de retard dans son développement, d'une moindre compétitivité et capacité de rayonnement,

- le consensus et le portage politique sont indispensables à l'issue de la consultation publique. Les décideurs doivent porter une ambition forte pour le territoire et prendre des engagements partagés et ce avant 2017, pour permettre un démarrage des travaux de réalisation au plus tôt,

- les projets de transports collectifs en cours ou programmés doivent se poursuivre. Sans attendre la mise en service de la ligne nouvelle afin de satisfaire les attentes légitimes et urgentes des habitants de PACA et les besoins d'interconnexions des réseaux.

1 - Comité de pilotage du 17 janvier 2011

2 - Séance plénière du CESER du 25 octobre 2012

3 - Délibération n°10-1551 du 10 décembre 2010

4 - MIPM : "Le livre blanc des transports métropolitains d'Aix-Marseille-Provence", décembre 2015

5 - Insee PACA : 70 760 habitants supplémentaires entre 2008 et 2013 – Insee Flash décembre 2015

6 - Le trafic atteint 140 000 véhicules/jour sur l'A7 et l'A50 et 50 à 60 000 véhicules/jour sur l'A8

7 - Le Cete Méditerranée prévoit une saturation routière accrue mettant Marseille à environ 3h00 de Nice contre 2h00 actuellement (hypothèse sur 2020)

8 - Marseille est classée 4^e ville européenne la plus polluée (Source Association Respire)

9 - 15 à 20% de ménages seront potentiellement exclus de la mobilité en l'absence d'investissements massifs dans les transports en commun





UNE LIGNE NOUVELLE EN PROVENCE CÔTE D'AZUR

POURQUOI ? La région PACA c'est un fort dynamisme démographique :

- + de 5 Millions d'habitants
- Depuis la fin du 19^{ème} siècle : X 3
- Croissance annuelle : 0.8%
- 75% de la population concentrée sur une frange littorale de 10% de son territoire
- Un tourisme important : 34 millions de visiteurs par an, équivalent de +2millions de population permanente l'été

MAIS UN RÉSEAU FERROVIAIRE QUI NE SUIT PAS !

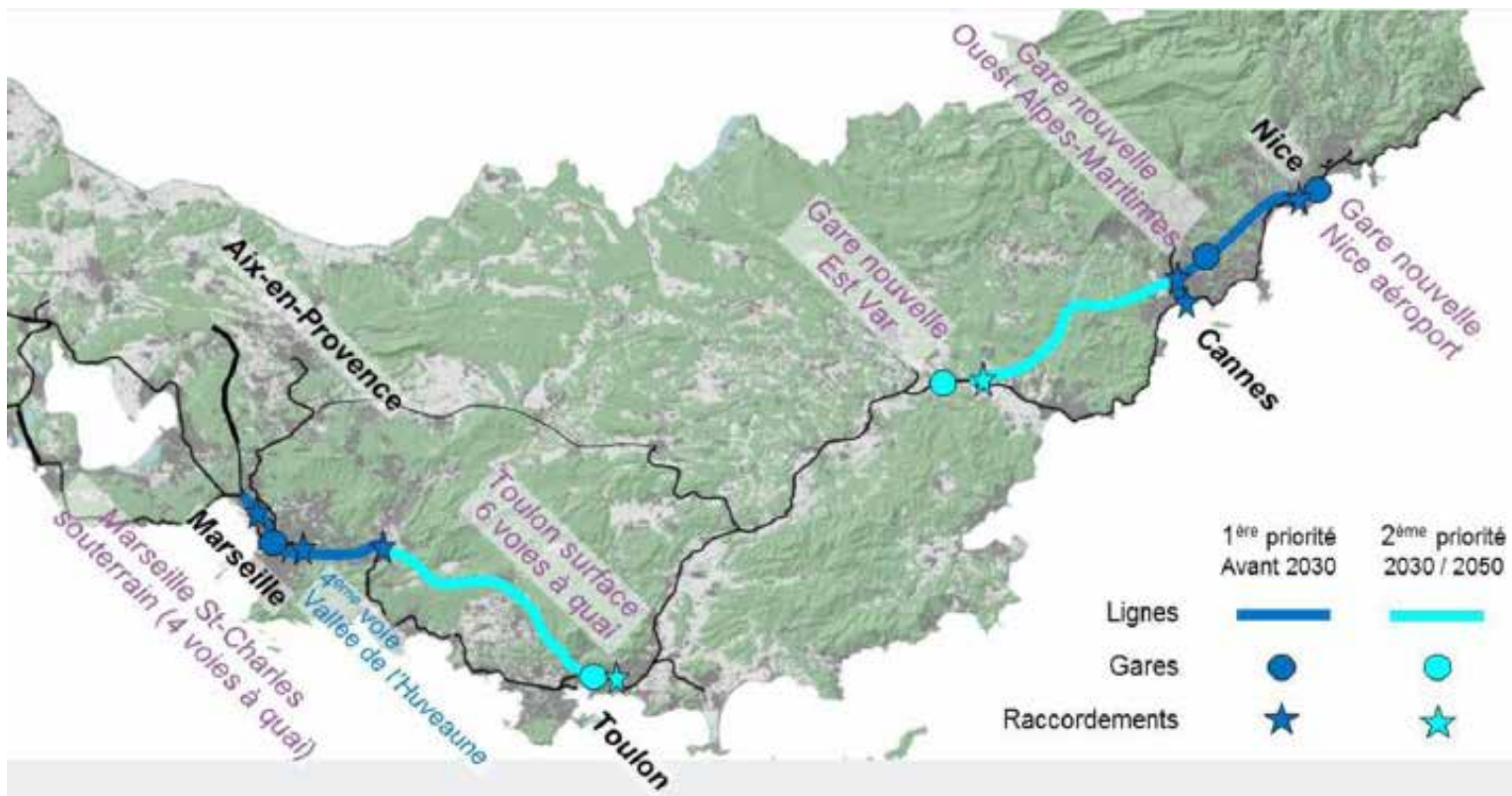
- Une seule ligne ferroviaire de Marseille à Vintimille depuis le 19^{ème} siècle
- 3,6 Millions d'habitants entre Marseille/Aix et Nice/Monaco seulement 360 km de lignes ferroviaires
- 10 cm de ligne ferroviaire par habitant (contre 50 en moyenne nationale)
- 2h30 pour parcourir 160 km à vol d'oiseau entre Marseille et Nice = 64km/h

IL EST INDISPENSABLE DE CONSTRUIRE UNE SECONDE LIGNE DE CHEMIN DE FER ENTRE MARSEILLE ET NICE

- pour la mobilité quotidienne des habitants grâce aux TER
- pour désenclaver la Côte d'Azur et la relier au réseau TGV
- pour positionner la Région PACA au cœur de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes

Suite au rapport de la Commission Mobilité 21 de l'été 2013 et sur la base du scénario des Métropoles du Sud choisi en 2009, le gouvernement a retenu le projet ci-dessous : la ligne nouvelle côte d'Azur, phasée en 2 priorités, pour 12.6 Milliard d'Euros.

Pour notre Association, l'étalement du projet dans le temps est une solution qui ne peut malheureusement que péjorer le développement de notre région et être préjudiciable à ses habitants.



SECTEUR VALLÉE DE L'HUVEAUNE

PROPOSITION DE DÉCALAGE DES TÊTES DE TUNNEL DE PRIORITÉ 2 VERS L'OUEST (EN PRIORITÉ 2)



LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR POUR FAIRE DU BIEN À MES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

PARTICIPEZ À LA
CONCERTATION PUBLIQUE
DU 3 OCTOBRE AU
30 DÉCEMBRE 2016.



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :



Présentation des traçés proposés en Priorité 1

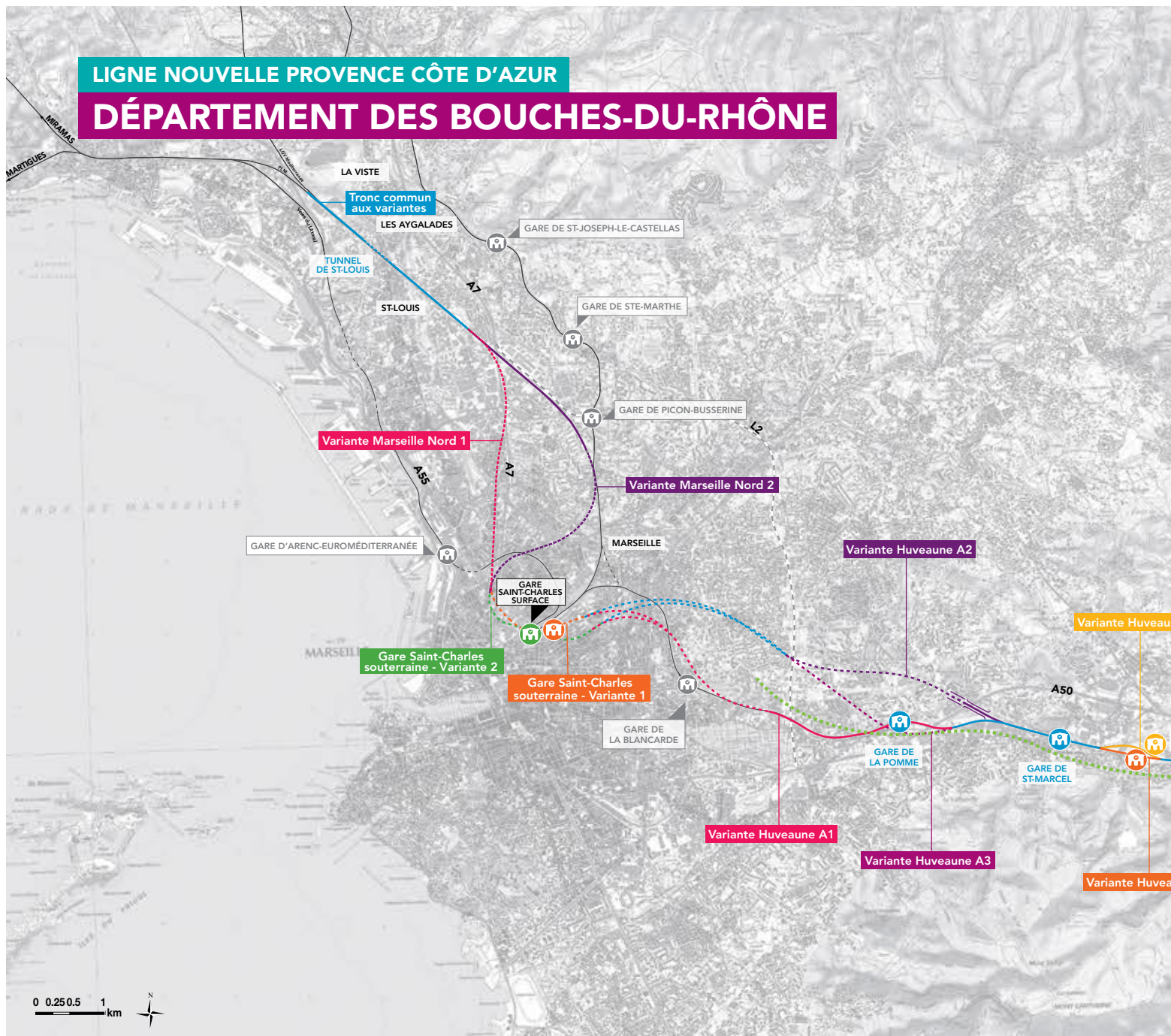
Propositions de SNCF Réseau à la concertation et avis de l'association TGV Développement

Les pages suivantes sont un résumé des volumineux livrets 4 et 5 du dossier de la concertation permettant de rapidement prendre connaissance des différentes variantes de tracés et de positions des gares nécessaires à la priorité 1 du projet de ligne nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur dans chaque département. C'est une étape décisive pour la définition du projet à soumettre en 2017-2018 à l'enquête d'utilité publique en vue de la DUP afin de débiter rapidement les travaux.

Dossier Rémi QUINTON.
Conseil d'Administration TGV
Développement

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

DÉPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE



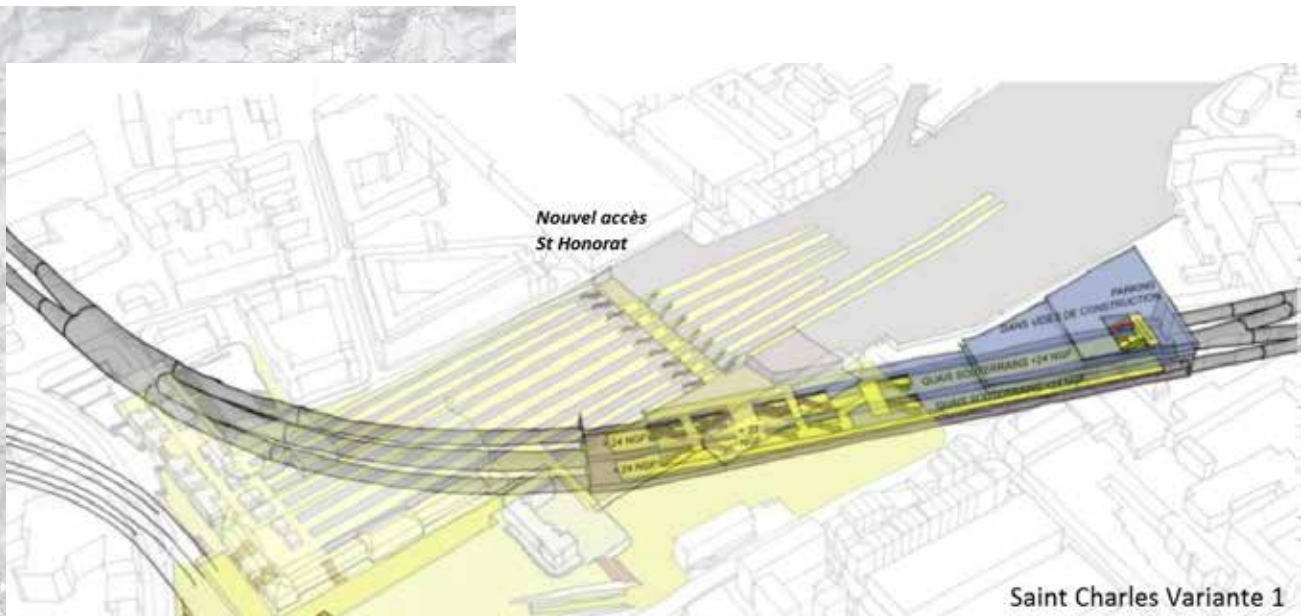
Secteur Marseille Nord

Solutions proposées à la concertation

Il agit d'ajouter 2 voies supplémentaires entre la LGV Méditerranée et la gare souterraine de Marseille, avec possibilité d'envoyer les TGV de la LGV Méditerranée en gare souterraine ou de surface, et les trains de la PLM en gare de surface ou souterraine (pour diamétraliser les TER). La ligne existante est doublée y compris le tunnel de St Louis, sur 3km. La **variante Marseille Nord 1 (680M€)** démarre le tunnel à la Cité cosmétique et file droit vers la gare souterraine. La **variante Marseille Nord 2 (700M€)** poursuit le doublement en surface sur 2.3km supplémentaires, et le tunnel débute aux Marronniers, en courbe et contre courbe.

Avis de l'Association

La **variante 1**, moins couteuse, moins de perturbations pendant les travaux, et au tracé moins tortueux.



Secteur Gare Saint Charles souterraine

Solutions proposées à la concertation

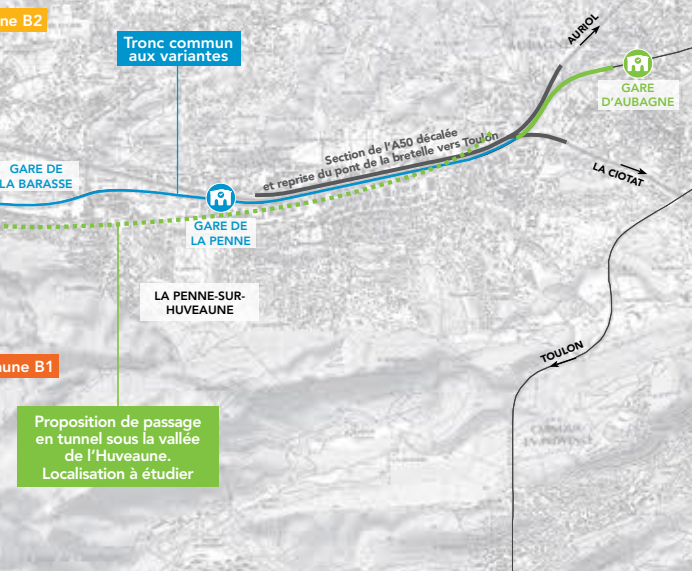
Il s'agit d'une gare à 4 voies à quai de 400m, véritable pôle d'échange multimodal (PEM) ouvert à 360° sur la ville, avec salle d'échange, connectée au métro, nouveau passage souterrain reliant aux quais de surface et donnant accès rue Honorat, nouveau bâtiment voyageurs et parvis sur le « pavillon Abeilles ». La **variante St Charles 1 (1060M€)**, est à 25m de profondeur et peut être creusée depuis la surface dans des emprises SNCF, avec de vastes espaces profitant de la lumière naturelle. La **variante St Charles 2 (1240M€)**, plus proche du BV existant est à 35m de profondeur et doit être construite en souterrain depuis 3 puits d'accès, dont 2 hors emprise SNCF en zone dense (immeubles à détruire)

*Avis de l'Association: La **variante 1**, réduit les aléas du chantier et sa durée, les coûts, et apporte plus d'espace.*

Secteur Vallée de l'Huveaune

Solutions proposées à la concertation

Il s'agit de faire ressortir le tunnel de St Charles dans la Vallée de l'Huveaune, puis d'ajouter une 4^e voie aux 3 voies existantes jusqu'à Aubagne, avec rippage de l'autoroute à partir de La Penne. Dans la **variante Huveaune A1 (1020M€)**, le tunnel ressort à l'est de la Blancarde, et est suivi d'un linéaire plus important de 4^e voie. Dans la **variante Huveaune A3 (1190M€)**, c'est au niveau de la Pomme en rive droite de l'Huveaune. Dans la **variante Huveaune A2 (1150M€)**, c'est en rive gauche de l'Huveaune, et raccordement entre La Pomme et St Marcel. Au droit de la Barasse, la **variante B1 (+0M€)** propose de construire les 4 voies en dehors du tracé actuel pour supprimer la courbe et augmenter la vitesse des trains (140 contre 110km/h). La **variante B2(+25M€)** ajoute la 4^e voie sur le tracé existant au delà de la Penne sur Huveaune, la 4^e voie s'insère entre la ligne actuelle et l'A50, qui est rippée vers le Nord, ainsi que les bifurcations vers

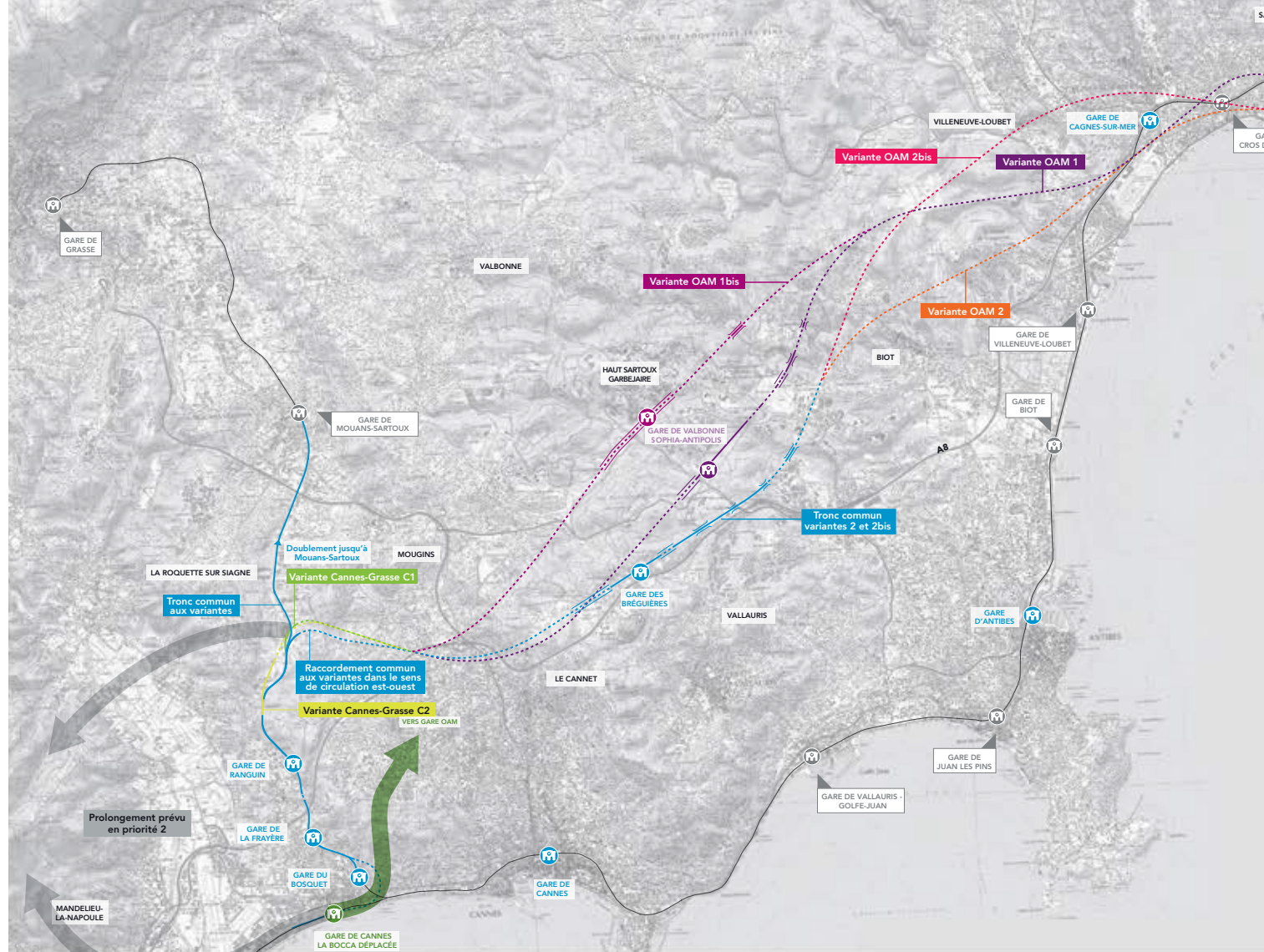


Toulon et l'A8.

Des élus ont proposé une **traversée souterraine de toute la Vallée**, mais avec des difficultés pour la connexion entre Ligne Nouvelle et ligne existante et la nécessité de 15 mois d'études supplémentaires. Des élus ont proposé pour la Priorité 2 des têtes de tunnel à l'ouest de la Penne, avec mesures conservatoires dès la Priorité 1, ainsi qu'une gare TGV à Aubagne enterrée creusée depuis la surface (250 à 300M€)

Avis de l'Association

La **variante tout-souterrain des élus doit être écartée**. Parmi les variantes A, il faudra choisir le meilleur compromis entre le coût, la meilleure insertion environnementale des têtes de tunnel, limiter les perturbations sur les voies existantes. A cet égard la **variante B1** est préférable. L'Association réaffirme son souhait d'une gare TGV à Aubagne pour la Priorité 2. L'Association propose en Priorité 1, un raccordement direct souterrain de 2 voies nouvelles au sud d'Aubagne, dans l'alignement du tunnel du Mussuguet (shunt d'Aubagne), avec têtes de tunnel à l'ouest de la Penne tel que proposé par les élus. Cette proposition éviterait de construire la 4^e voie jusqu'à Aubagne et le rippage de l'autoroute. La Priorité 2 vers Aubagne TGV et le Var pourrait alors bifurquer directement depuis ce shunt, sans perturbation sur les voies en circulation. (voir illustration page précédente).



— LIGNE EXISTANTE — LIGNE NOUVELLE TUNNEL — LIGNE NOUVELLE SURFACE ▨ TRANCHÉE COUVERTE ~ VIADUC 🚉 GARE

Cannes Grasse sous secteur A

Solutions proposées à la concertation

Dans le cadre du phasage de Priorité 1 (sans LN entre l'est Var et les Alpes Maritimes), il s'agit de créer un raccordement entre Cannes Marchandise et la ligne Cannes-Grasse à 60km/h: tunnel de 1,5 km, tranchées ouvertes puis couvertes de 700m et 700m d'aménagement de ligne existante.

Avis de l'Association :

Défavorable à la construction de ce coûteux raccordement (320M€) en zone inondable. Il faut intégrer la LN Est Var-Siagne à la Priorité 1 pour éviter cette fausse manœuvre.

Cannes Grasse sous secteur B

Solutions proposées à la concertation

Doublement de la ligne Cannes-Grasse entre Le Bosquet et Mouans Sartoux. La ligne sera fermée 2 ans pendant les travaux

Avis de l'Association

Favorable au doublement avec réserve sur la nécessité de fermer la ligne, qui aura déjà été fermée un an en 2017, pour l'évitement du bosquet, l'allongement des quais et la suppression du PN5.



Cannes Grasse sous secteur C

Solutions proposées à la concertation

Raccordement de la boucle TER de/vers le sud de la ligne Cannes-Grasse (Ranguin), de/vers Sophia à l'est sur la LN. Une seule variante dans le sens Sophia → Ranguin. Dans le sens Ranguin → Sophia, la variante C1 (1200M€ A-B-C) se débranche au dernier moment avec une tête de tunnel dans le golf. La variante C2 (1230M€ A-B-C) se débranche plus tôt dans le CAAT

Avis de l'Association: Préférence pour la variante C2, plus favorable à un raccordement complémentaire ultérieur vers l'ouest, pour relier la LN dans l'Estérel à la ligne littoral pour la desserte de Cannes et Antibes.

Secteur Ouest Alpes Maritimes, gare de Sophia

Solutions proposées à la concertation

La variante gare des Bréguières, propose une gare TER+TGV sur la commune de Mougins, à proximité de l'A8 et de la RD135 en dehors de la technopôle. Initialement proposée par la commune, elle est désormais refusée par son Maire. Son tracé impacte le parc de la Valmasque sur 3.2km en surface ou tranchée couverte et traverse 4 fois le cours d'eau puis franchit Biot et la Brague en souterrain (mais dans la zone aquifère) avec 2 sous-variantes, OAM2 (1750M€) au sud et OAM2bis au nord (1850M€)

La variante gare du Fugueiret OAM1 (1900M€) propose une gare TER+TGV sur la commune de Valbonne, encaissée entre 15 et 22m, proche de l'A8 et sur la route du Parc RD103, sur des terrains propriété de l'Etat, au droit du quartier des Lucioles et en face des Clausonnes, dans un quartier prévu d'être urbanisé et une desserte routière renforcée avec le projet de Cité du Savoir, sur la boucle du bus-tram Antibes Sophia Antipolis. Le tracé OAM1 est sans impact sur le parc de la Valmaque à l'exception d'une courte tranchée couverte à l'ouest de la gare, restituée au parc après travaux. Il y a 3 émergences en surface à Biot, dont 1 viaduc sur la Brague, à plus de 2km du village.

Les élus ont fait la proposition d'un 3^e site de gare uniquement TER aux Bouillides, au nord ouest, en contrebas des quartiers denses de Garbejaire et Haut Sartoux avec un tracé OAM1bis. La gare serait enfouie à plus de 30m dans une tranchée de 47m de large au sein d'un vallon régulièrement inondé. La Brague serait toujours franchi en viaduc, plus au nord, avec un impact visuel et acoustique fort. Cette solution a été vivement rejetée par les habitants lors d'une réunion à Garbejaire (commune de Valbonne).

Pour les élus, cette gare TER aux Bouillides est associée à une gare TGV à Cannes la Bocca construite sur les emprises de Cannes Marchandises. Dans cette hypothèse, la ligne Cannes-Grasse n'est ni doublée, ni raccordée à la ligne littorale, ni à la LN entre Ranguin et Sophia : un tunnel relierait directement Cannes La Bocca à Sophia. Cette solution, qui remet complètement en cause la Décision Ministérielle de 2014, la ZPP, ainsi que la Priorité 2 (qui déboucherait en plein Mandelieu) et nécessite de revoir tout le schéma de desserte, demandera 2 ans d'études supplémentaires à la SNCF si elle est retenue par la concertation

Avis de l'Association

La solution de gare TGV à Cannes La Bocca ne paraît pas pertinente car elle casse le principe de la boucle TER, complexifie le schéma de desserte, dégrade la relation Sophia-Nice qui ne profiterait pas des TGV comme train du quotidien et obligerait à détourner des TER du littoral qui verraient sa desserte réduite. Du point de vue des

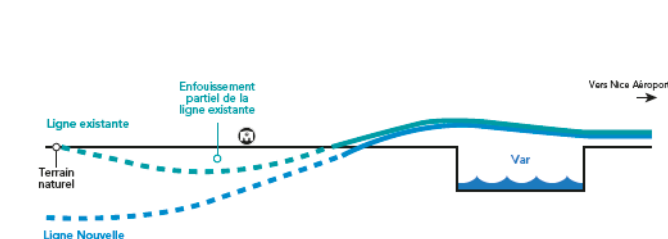
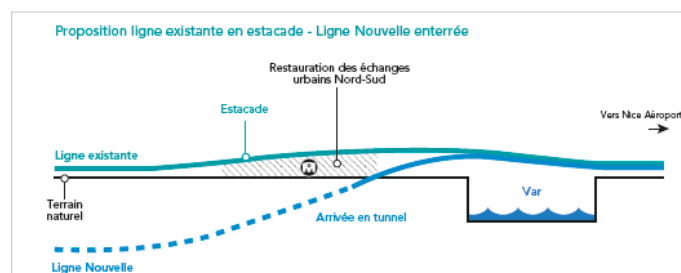
dessertes longues distance, elle pénaliserait 70% des habitants de l'ouest du département, plus éloignés en temps de Cannes la Bocca que de Sophia. A contrario, la gare de Sophia permet à plus des ¾ des habitants de s'y rendre en moins de 20min, incluant toutes les grandes villes (Cannes, Mandelieu, Grasse, Antibes...). La gare TGV de Cannes la Bocca contrarie le déplacement à brève échéance de la desserte TER à l'est de Pierre et Vacances, le doublement de Cannes Grasse, ainsi que la construction d'un atelier de maintenance TER. Elle empêche toute accélération de la Priorité 2. Pire elle retarderait d'au moins 2 ans la Priorité 1, avec un risque réel d'abandon du projet LNPCA sur les Alpes Maritimes. Son surcoût conséquent est à ce jour inconnu mais dépasse vraisemblablement le milliard d'euros.

La gare des Bréguières en dehors de la technopole et difficile à desservir par les transports en commun ne paraît pas appropriée. Le site des Bouillides étant rejeté par les habitants, l'Association est favorable à la gare TER+TGV à Sophia Antipolis au Fugueiret, solution ayant à contrario donné satisfaction lors de sa présentation par la SNCF

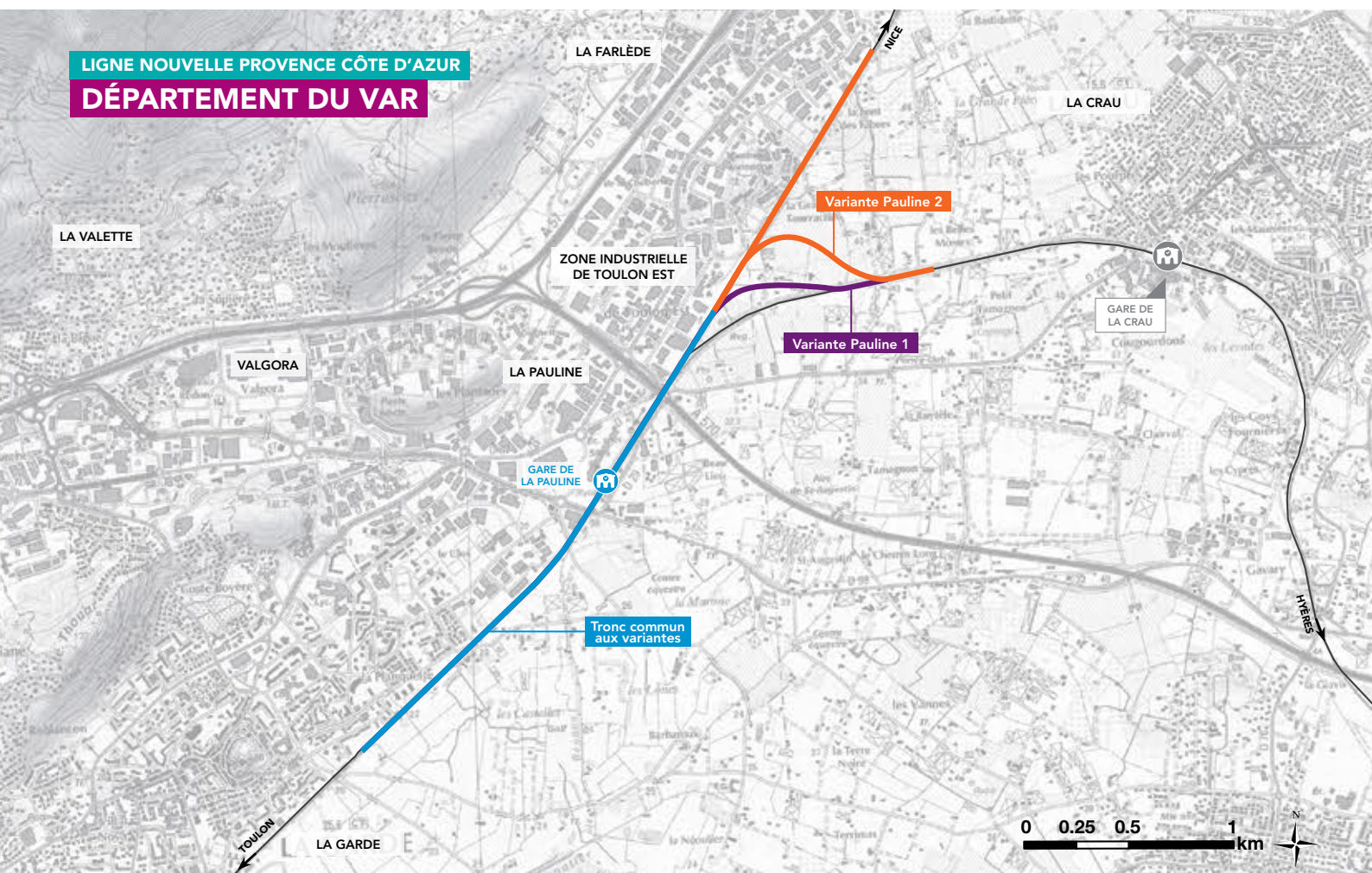
Secteur St Laurent du Var Nice

Solutions proposées à la concertation

Il s'agit de faire émerger les tunnels à St Laurent du Var afin de franchir le fleuve avec 2 voies sur un nouveau viaduc pour aboutir à une gare TER+TGV Nice Aéroport à 6 voies à quai, extensible à 8. Le nouveau viaduc ferroviaire pourrait être construit au nord de l'existant ou venir en remplacement d'un viaduc routier au sud (avec réduction des capacités routières). A St Laurent du Var, la concertation avec les élus fait ressortir le souhait de déplacer les impacts de la sortie de la LN vers le sud (donc dans l'alignement d'un viaduc ferroviaire remplaçant le routier), rétablir une transparence urbaine, avec soit le relèvement de la ligne existante, soit son enfouissement en même temps que la LN, dans les 2 cas reconstruction de la gare de St Laurent du Var.



LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR DÉPARTEMENT DU VAR



— LIGNE EXISTANTE — LIGNE NOUVELLE SURFAC GARE



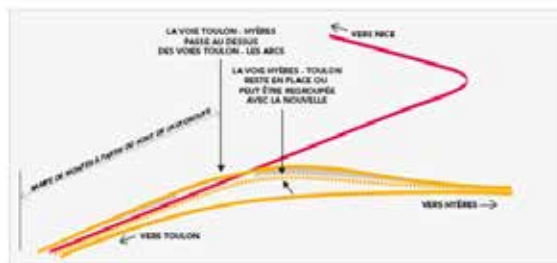
Secteur La Pauline

Solution proposées à la concertation

Il s'agit de déniveler la bifurcation entre la ligne existante Toulon Les Arcs et la ligne La Pauline Hyères, de façon à ce que les TER Toulon → Hyères ne croisent pas à niveau les trains (TGV, TER ou fret) de sens contraire Les Arcs → Toulon. Les variantes se différencient selon quelle voie passe dessus l'autre. La gare de La Pauline est aménagée à 4 voies à quai

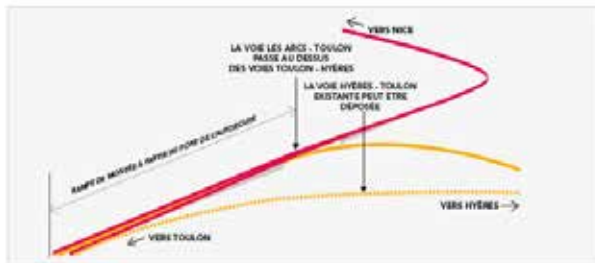
→ VARIANTE 1

La voie d'Hyères passe au-dessus de la ligne Marseille - Vintimille.



→ VARIANTE 2

La voie sud de la ligne Marseille - Vintimille (sens Vintimille → Marseille) est relevée pour passer au-dessus de la ligne d'Hyères.



La variante 1 est moins consommatrice d'espace, moins coûteuse (320M€) mais affecte du bâti. La variante 2 évite le bâti mais impacte l'espace agricole. Elle est compatible avec une gare de la Pauline à 5 voies résolvant mieux toutes les possibilités de conflit ferroviaire

Solution proposées à la concertation

Favorable à l'aménagement. L'impact sur les voies principales pendant les travaux devra être réduit au minimum.

L'association rappelle que dans le secteur de Toulon, elle est favorable dès la Priorité 1, à tous les aménagements sur le réseau existant de la Priorité 2 : 3^e voie Toulon La Pauline, et nouveau PEM de Toulon avec 6^e voie à quai. Et en complément, 3^e voie de Toulon La Seyne, et 2 voies supplémentaires entre La Seyne et Ollioules.

Comment s'informer et participer à la concertation ?

Le site internet www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Pour prendre connaissance du contenu du projet, télécharger le dossier support de la concertation, consulter les productions et points de vue des ateliers thématiques saturation et développement durable, poser des questions au maître d'ouvrage, connaître les modalités de la concertation (dates des réunions, des ateliers...) et donner son avis sur le projet.

Les réunions publiques de concertation ouvertes à tous :

Réunions d'ouverture pour prendre connaissance des variantes de tracés et de positions de gare de la Priorité 1 et recueillir des points de vue :

- Le 4 octobre 2016 dans les Alpes- Maritimes à 18h30 Boscola Hôtel Plaza 12 avenue de Verdun Nice.
- Le 5 octobre 2016 dans les Bouches du Rhône à 18h30 Château des Fleurs 18 Boulevard Michelet Marseille.
- Le 12 octobre 2016 dans le Var à 18h30 Espace Jean-Paul Maurric Chemin du Moulin Premier La Crau.

Réunions publiques « Gares »

- Le 24 octobre 2016 sur Nice aéroport à 18h Parc Phoenix 405 Promenade des Anglais Nice
- Le 25 octobre 2016 sur Marseille saint Charles à 18h Hôtel Mercure Centre 1 Rue neuve Saint Martin Marseille.
- Le 26 octobre 2016 sur Ouest-Alpes-Maritimes à 18h Hôtel Novotel 25 Avenue Beauséjour Cannes .

Réunions de synthèse pour partager le produit de la concertation :

- Le 19 décembre 2016 dans les Alpes-Maritimes à 18h30 Boscolo Hôtel Plaza 12 Avenue de Verdun Nice.
- Le 20 décembre 2016 dans les Bouches du Rhône à 18h30 Parc Chanot Rond Point du Prado Marseille.
- Le 21 décembre 2016 dans le Var à 18h30 Espace Associatif et Culturel de la Capelle Chemin du Par-tégal La Farlède.

Réunions publiques locales à la demande des Com-munes :

Dans les alpes Maritimes :

- Le 13 octobre 2016 à 18h30 salle Irène Kénin Pôle Culturel Auguste Escoffier Villeneuve Loubet.
- Le 17 octobre 2016 à 18h Centre de Vie Place Mé-jane Garbejaire Valbonne.
- Le 18 octobre 2016 à 18h salle Courteline, 156 Bou-levard Georges Courteline Mougins.
- Le 20 octobre 2016 à 18h30 salle Espace centre 5 avenue de Verdun Cagnes sur Mer.
- Le 27 octobre à 18h, Salle Ferrière, Esplanade du Le- vant - Saint-Laurent-du-Var
- Le 9 novembre à 18h, Salle Gilardi, Complexe Sportif Pierre Operto, 679 Chemin des Combes - Biot

Dans les Bouches du Rhône :

- Le 7 novembre 2016 à 18h salle du Conseil Mairie du 15eme et 16eme Arrondissement 245 Rue de Lyon Marseille.
- Le 23 novembre 2016 à 18h salle de l'Espace du Bras d'Or Allée du Bras d'Or Aubagne.

Les Ateliers géographiques à l'échelle des 2 nœuds ferro-viaires pour échanger sur les enjeux environnementaux pris en compte par Sncf Réseau dans les différentes variantes étudiées :

Nœud ferroviaire azuréen :

- Séance 1 le 2 novembre 2016 à Nice à 18h.
- Séance 2 le 28 novembre 2016 à Nice à 18h.

Nœud ferroviaire marseillais :

- Séance 1 le 3 novembre à Marseille à 18h.
- Séance 2 le 29 novembre 2016 à Marseille à 18h.

Pour participer à ces atelier, ouverts à tous, sur inscription, remplir le formulaire d'inscription qui se trouve sur le site. Dans les Mairies concernées par la Priorité 1, des exposi-tions sont mises à la disposition des habitants, des registres leur permettent de donner leur avis sur les contenus du pro-jet soumis à concertation.

Le 14 juillet à Nice

Le domaine de l'horreur



Notre pays tout entier a vécu des heures douloureuses avec le massacre de plus de 85 femmes, hommes, enfants, fauchés par la folie d'un homme au volant d'un camion lancé en trombe sur la Promenade des Anglais à Nice, alors que tant de familles niçoises et de touristes étaient venus dans la joie fêter le 14 juillet.

Nous voudrions nous incliner devant la mémoire de tous ces disparus et présenter à leurs familles et amis, les condoléances de notre Association. Nos pensées vont également vers tous les blessés en leur souhaitant un rapide rétablissement.

Sans polémiques stériles, nous souhaitons que tout soit fait pour que cela ne puisse se renouveler. Nous ne pouvons également accepter que l'on nous vole notre fête nationale.

23 juin à Carqueiranne

La disparition de Michel CORREARD

Notre Trésorier Michel CORREARD nous a quitté après une longue maladie. Difficile à accepter pour tous ceux qui l'ont bien connu dans son activité professionnelle puis plus récemment dans son rôle de Trésorier de notre Association. Nous présentons toutes nos condoléances à Françoise son épouse et à ses enfants et petits-enfants.

Merci, Michel pour tout ce que tu as fait.



Bulletin d'adhésion à l'association TGV Développement Var - Nice - Côte d'Azur

à retourner accompagné d'un chèque à: 7 avenue Aristide Briand BP66 83270 Saint-Cyr-sur-Mer

Nom, prénom :

Association, organisme :

Adresse :

Téléphone : Adresse E-mail :

Barème des cotisations:

Adhésion individuelle: 16 € / Adhésion associative: 38 € / Adhésion entreprise: 100 €