

MARS
2017

Bulletin n°25

WWW.ASSOCIATIONTGVDEVELOPPEMENT.FR

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



Concertation d'utilité publique de 2016 : RÉSULTATS

INFORMATION:

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

La commission Nationale du Débat Public lorsqu'elle avait décidé de ne pas refaire un débat public sur le projet LNPCA, avait cependant demandé à SNCF Réseau d'organiser une concertation avec les élus, les associations et le public avant l'enquête d'utilité publique. Cette concertation a eu lieu d'avril à décembre 2016. Rappelons que cette concertation n'a été effectuée que sur les prestations prévues en priorité 1, à savoir la modernisation des nœuds ferroviaires de Nice et de Marseille.

SNCF Réseau a tenu avec les élus concernés 82 réunions de travail. Il a également tenu avec les associations et les acteurs économiques, cinq ateliers thématiques sur le développement durable et sur la saturation ferroviaire à Nice et à Marseille. Avec le public SNCF Réseau a tenu 17 réunions. Ces réunions ont vu une participation importante : plus de 3 000 participants et une centaine de contributions avec une expression importante en faveur du projet malgré quelques oppositions locales.

Le 8 février 2017 SNCF Réseau a présenté au Comité de Pilotage (CO-PIL) la synthèse de cette concertation et fait des propositions prenant en considération les demandes exprimées lors de la concertation. Un dossier ministériel a ensuite été établi et présenté par M. Le Préfet le 23 février au Ministre des transports, afin qu'une décision soit prise rapidement pour pouvoir mener à bien les études d'approfondissement et de pouvoir ainsi réaliser le dossier d'Enquête Publique sur les bases des tracés et des positions des gares retenus, ces études consistant à optimiser l'implantation des tracés et des gares.

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

CONCEPTION
ET RÉALISATION :
Zoé Chilitopoulos
Mateo Geslain
EMILE Communication

Avec la participation de :



- 3 Communiqué de l'association
- 4 **Dossiers retenus dans les Bouches**
- 8 Dossier retenu dans le Var
- 10 **Dossiers retenus dans les Alpes Maritimes**
- 14 Conclusion
- 15 **Les origines de la grande vitesse**

Communiqué du 17 mars 2017 de l'association



Lors de l'ensemble des réunions publiques de concertation sur le projet « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », notre Association a pu apporter un soutien déterminé au projet, y compris face à l'hostilité de certains. Nos positions en faveur du projet et des aménagements sur le réseau existant sont ainsi mieux connues. Elles ont fait l'objet d'une contribution mise en ligne sur le site de SNCF Réseau et sur le nôtre.

Nous sommes les seuls à avoir pris position sur l'ensemble des variantes dans chacun des secteurs afin de rechercher les solutions les plus consensuelles pour cette nécessaire nouvelle infrastructure ferroviaire. Nous nous satisfaisons que pour l'essentiel, ces choix soient aussi ceux issus de la concertation et que SNCF Réseau les propose dans le dossier ministériel.

Ce dossier ministériel est une excellente nouvelle dans l'avancement du projet. Il fixe enfin des tracés sur lesquels sera établi le dossier d'enquête d'Utilité Publique. Un tel dossier ministériel a pu aboutir grâce à la richesse de la concertation. Quoique puisse en penser certains, elle a permis de mieux expliquer le projet et de prendre l'avis du public et des élus.

Pour commencer les Ateliers de Saturation et de Développement Durable ont permis d'une part à tous les participants de constater la saturation dont est victime le réseau existant et d'autre part de faire connaître des études faites sur la pollution subie par la région et due principalement au trafic routier, études méconnues volontairement.

Dans quelques années, si cette 2ème infrastructure n'est pas réalisée, il ne sera plus possible de se déplacer sans difficultés sur notre région et pour éviter cette pollution des mesures draconiennes devront être prises, comme la circulation alternée.... Imaginons la pagaille que cela engendrerait ! La région parisienne ou la région lyonnaise sont de bons exemples. Donc les dates de 2030 et 2050 retenues devront être inévitablement avancées et de nouvelles études devront être rapidement faites

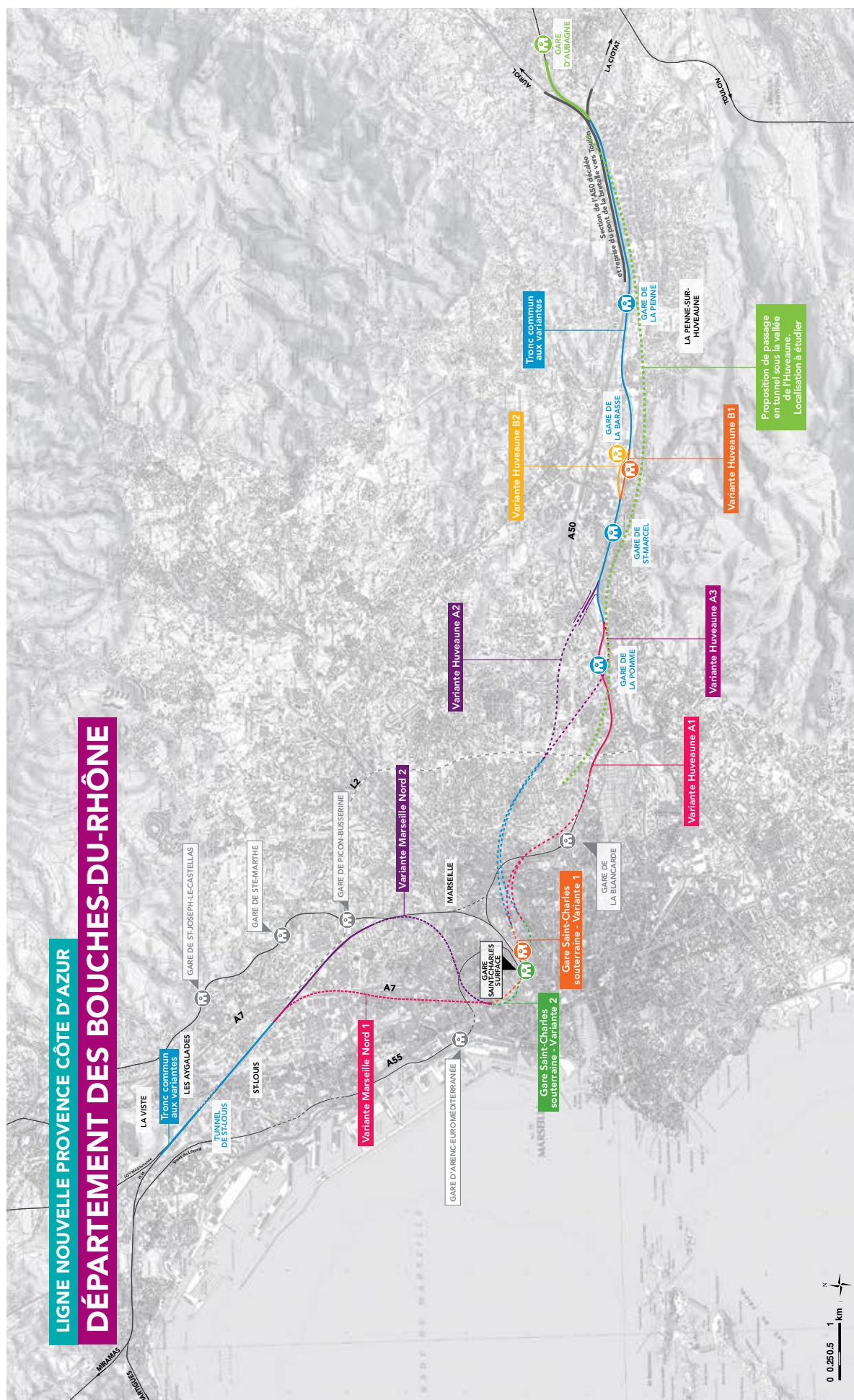
pour répondre aux demandes faites lors de cette concertation : raccourcissement du calendrier et modification du périmètre de la Priorité 1 pour permettre la désaturation des nœuds marseillais et azuréen tout en diminuant les temps de parcours entre Marseille et Nice (gain de 40 minutes) en prolongeant jusqu'à l'Est Var (et pas seulement Cannes) la Ligne Nouvelle sur la Côte d'Azur. C'est une bonne chose que SNCF Réseau demande au Gouvernement la possibilité d'accélérer ces études sur la Priorité 2.

Nous avons pu constater pendant ces mois de concertation, ce que nous savions depuis longtemps, que même modernisée la ligne actuelle ne serait pas suffisante pour permettre à tous les trains de circuler et que la réalisation d'une nouvelle ligne était inévitable pour d'une part améliorer les trains au quotidien et d'autre part permettre une relation rapide entre les grandes villes françaises et européennes. Cela devrait aussi éviter le type de difficultés rencontrées par la gare de Carnoules où la SNCF est amenée à supprimer 6 arrêts au détriment des voyageurs ayant abandonnés leur voiture.

Nous souhaitons donc, que les choix des tracés et des positions des gares, issus de la concertation et repris dans le dossier ministériel, soient rapidement validés pour engager immédiatement les études détaillées nécessaires à l'Enquête d'Utilité Publique, afin de commencer les travaux au plus tôt.

Le conseil d'administration de l'association

SOLUTIONS PROPOSÉES A LA CONCERTATION

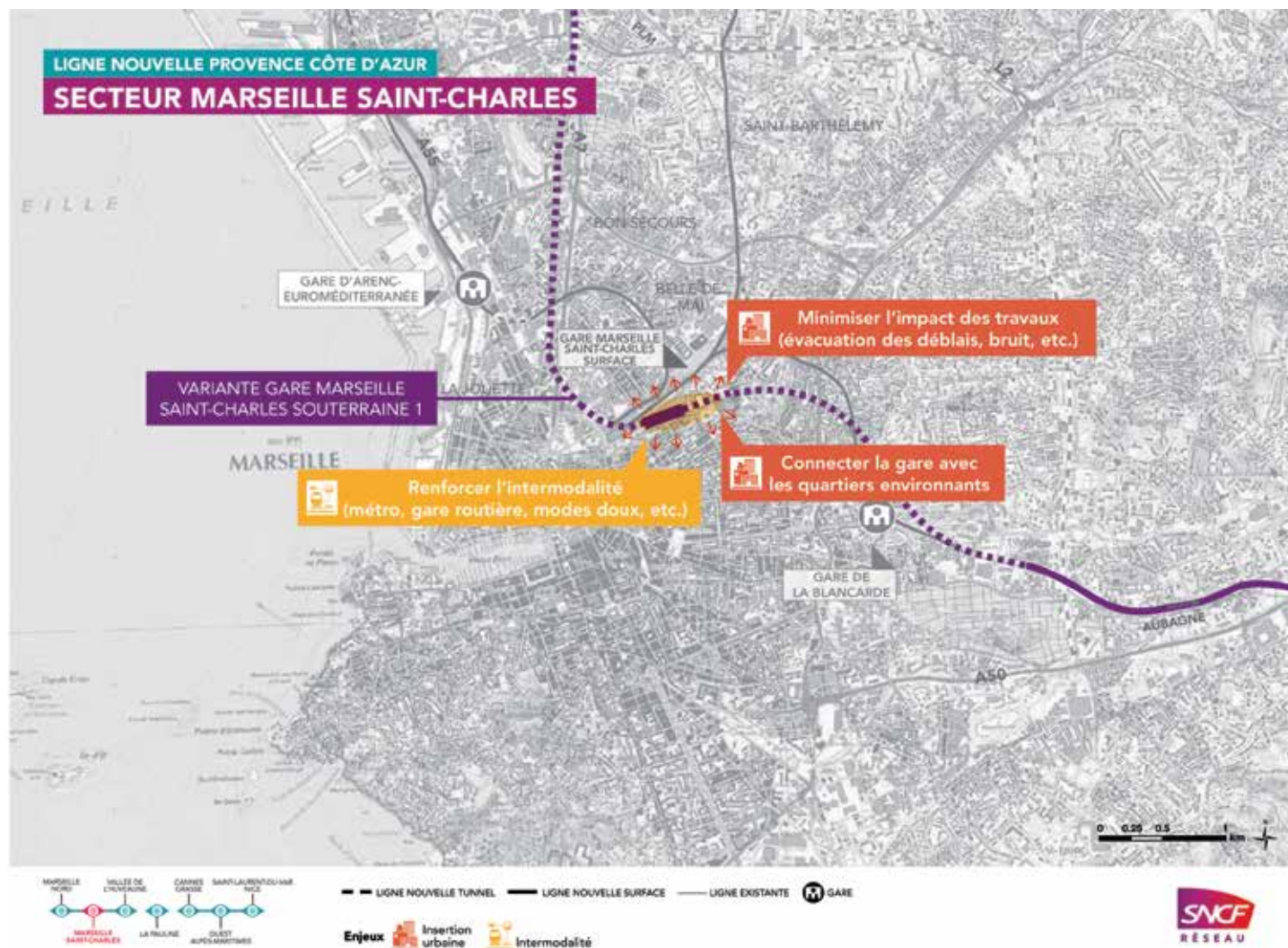


SOLUTIONS RETENUES DANS LE DOSSIER MINISTÉRIEL du Secteur de Marseille Nord



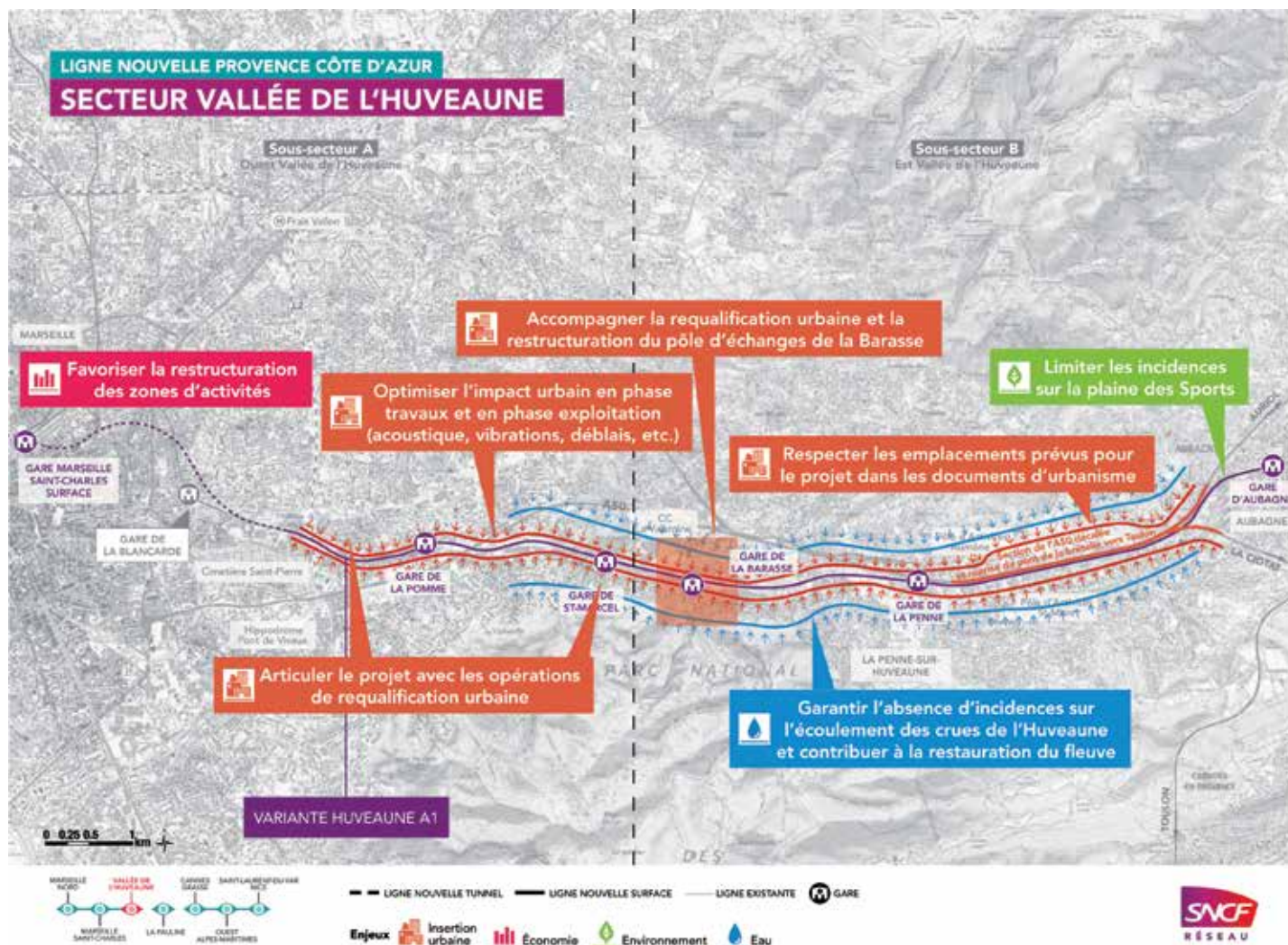
La variante 1 à partir des Cosmétiques avec un tunnel rectiligne vers la gare souterraine est retenue, afin de réduire les impacts sur le bâti en limitant la zone à 4 voies. Cette zone à 4 voies permettra les échanges de trains entre la ligne PLM et la LGV Méditerranée d'une part, l'accès à la gare de surface ou à la gare souterraine de Marseille Saint Charles d'autre part.

SOLUTIONS RETENUES DANS LE DOSSIER MINISTÉRIEL du Secteur Marseille St Charles



La variante 1, dite « des Abeilles » a fait l'unanimité et est retenue. Elle permet une gare moins profonde pouvant être creusée depuis la surface dans des emprises SNCF. L'évacuation des déblais pourra se faire par fer. Cette solution augmente légèrement le cheminement piéton (~30 secondes) pour l'accès au métro, mais le raccourcit pour les correspondances TGV/TER entre gare de surface et gare souterraine.

SOLUTIONS RETENUES DANS LE DOSSIER MINISTÉRIEL du Secteur Vallée de l'Huveaune

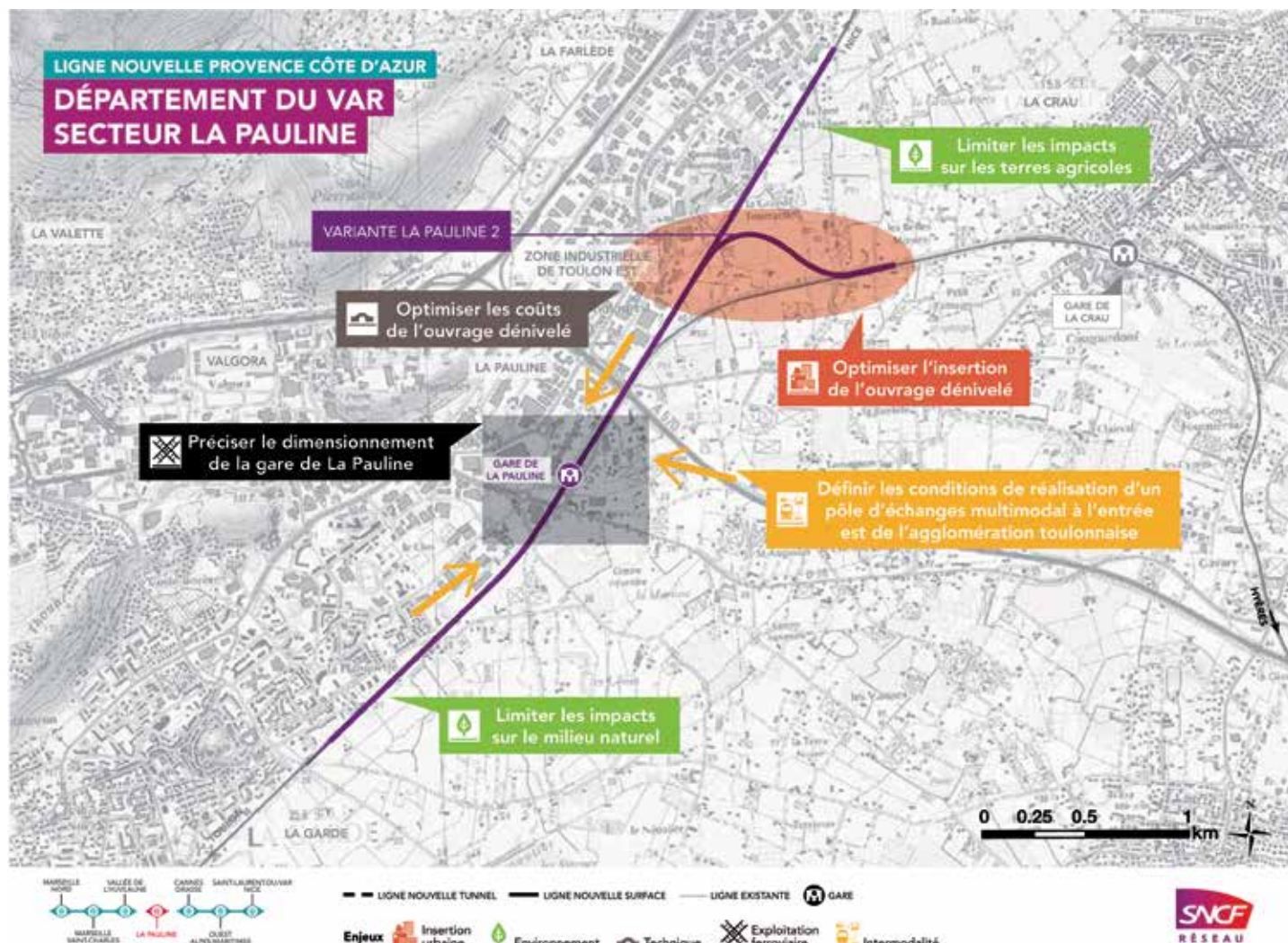


La sortie du tunnel la plus à l'ouest est retenue, située à la Parette (juste à l'est de la gare de Blancarde), afin de maximiser le linéaire à 4 voies (qui sera complet de Marseille St Charles à Aubagne) pour améliorer la robustesse de système ferroviaire avec de nombreuses zones d'échange. Des murs anti bruit diminueront les nuisances par rapport à aujourd'hui. Les 2 variantes pour améliorer la zone de la Barasse (4 voies sur le tracé actuel, ou rectification de la courbe) restent à l'étude. A l'approche d'Aubagne, un ripage de l'autoroute est nécessaire pour insérer la 4^e voie.

SOLUTIONS PROPOSÉES A LA CONCERTATION



SOLUTIONS RETENUES DANS LE DOSSIER MINISTÉRIEL du Secteur de la Pauline



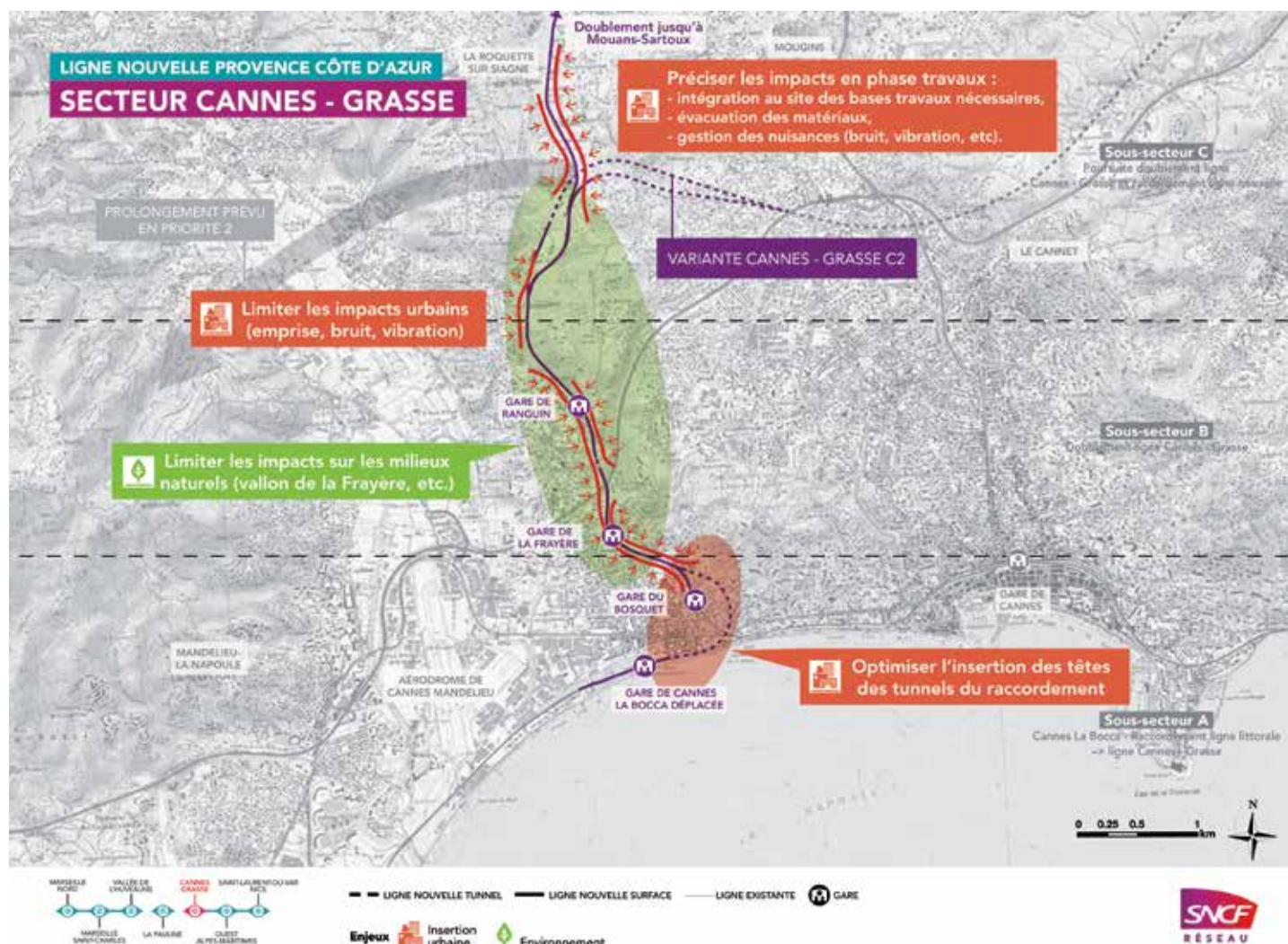
Suite aux oppositions virulentes, le département du Var n'est pas concerné par des sections de Ligne Nouvelle en Priorité 1. L'augmentation du trafic nécessite néanmoins la dénivellation de la bifurcation de la Pauline vers Hyères (afin que les trains Les Arcs vers Toulon ne croisent pas à niveau les TER Toulon vers Hyères). La variante 2 est retenue avec les voies d'Hyères passant sous la voie Les Arcs vers Toulon et s'insérant par le milieu, ce qui facilitera l'exploitation ultérieure quand la 3^e voie Toulon-La Pauline sera réalisée. Cette variante évite les impacts sur le bâti mais affecte légèrement plus quelques terres agricoles.

SOLUTIONS PROPOSÉES A LA CONCERTATION

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES



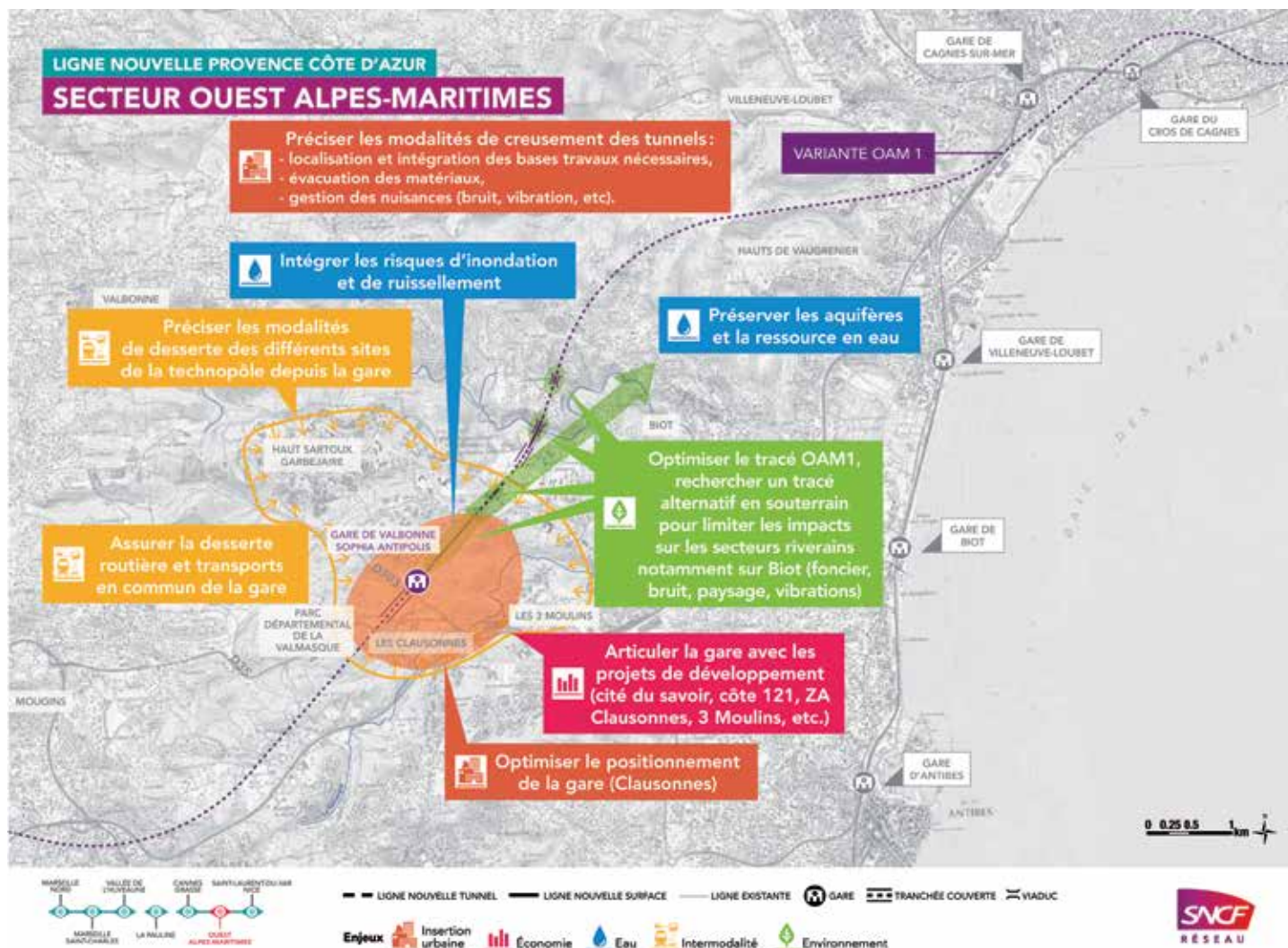
SOLUTIONS RETENUES DANS LE DOSSIER MINISTÉRIEL du Secteur Cannes Grasse



- Raccordement entre Cannes Marchandises et la ligne Cannes-Grasse vers le Bosquet.
- Doublement de la ligne Cannes Grasse entre Le Bosquet et Mouans Sartoux.
- La variante C2 du raccordement (dénivelé) à la Ligne Nouvelle est retenue pour la voie Ranguin Sophia. Pour cette voie, le raccordement s'initie à hauteur du CAAT et évite les impacts sur le golf.

Ce dispositif permet la circulation des TGV sur la Ligne Nouvelle depuis la ligne littorale en Priorité 1, ainsi que les TER de la boucle en Priorité 1 et 2. Y compris en Priorité 2, le raccordement de Cannes Marchandises permet le dépôt à Cannes Marchandises des TER de Grasse et de la boucle.

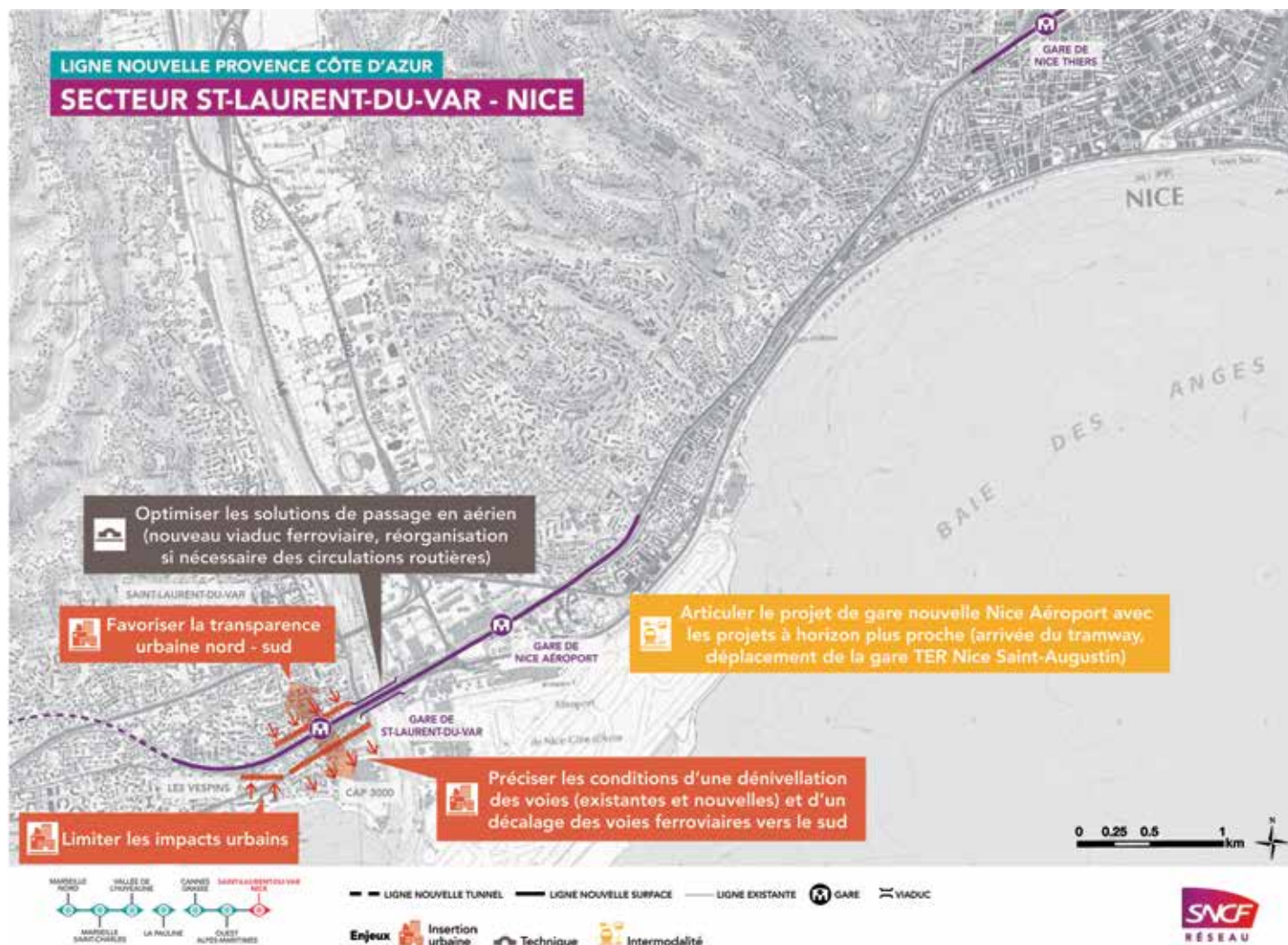
SOLUTIONS RETENUES DANS LE DOSSIER MINISTÉRIEL du **Secteur Ouest Alpes-Maritimes**



Le tracé OAM1 avec une gare de Sophia dans la zone du Fugueiret (à l'est de la RD35) a reçu l'avis majoritaire de ceux qui se sont prononcés pour une gare à Sophia et est retenu. Il implique 2 viaducs dans le franchissement majoritairement souterrain de la commune de Biot (à hauteur de la Brague et d'un affluent).

Une optimisation de l'emplacement de la gare sur ce tracé est à l'étude de l'autre côté à l'ouest de la RD35 route du Parc (au nord du projet commercial des Clausonnes) et pourrait permettre un franchissement intégralement souterrain de Biot.

SOLUTIONS RETENUES DANS LE DOSSIER MINISTÉRIEL du Secteur saint Laurent du Var



La gare St Augustin sera déplacée sur le site Nice Aéroport plus à l'ouest dès 2021, avec le tram et la gare routière. La Ligne Nouvelle agrandira cette gare avec 6 voies à quai puis 8 et la reconstruction d'un grand bâtiment voyageur. 4 voies sont prévues sur plus de 800 mètres aux sorties et entrées de gares de Nice Aéroport et Nice Ville autour du tronçon maintenu à 2 voies pour en fiabiliser l'exploitation.

Le fleuve Var est franchi en aérien. Les voies nouvelles à St Laurent du Var sont rapidement enfouies. Les voies existantes (avec circulation du fret ferroviaire) seront déplacées au sud en étant enfouies ou surélevées pour permettre une restructuration du quartier, un pôle d'échange et favoriser la transparence urbaine nord sud.

Accélération sur la priorité 2

SNCF Réseau va demander au gouvernement de pouvoir engager les études sur la Priorité 2 afin

- D'accélérer la réalisation de la section Est Var-Alpes Maritimes. Ceci répond au souhait de nombreux élus azuréens, des CCI, des Associations.
- De préciser le tracé de la section Aubagne-Toulon pour garantir sa faisabilité ultérieure.

Il est également demandé par les acteurs varois de pouvoir intégrer en Priorité 1, des améliorations du réseau existant prévu en Priorité 2 concernant le noeud toulonnais, ce qui rejoint une demande de notre Association.



Les propositions de TGV Développement dans le bilan de la concertation

Notre association porte depuis longtemps l'idée d'un tracé plus direct entre Aubagne et Est Var, via Brignoles, en longeant l'A8. Cette idée est revenue à de nombreuses reprises dans les réunions du Var. Sans être retenue dans les propositions de SNCF Réseau, pour la première fois, elle figure dans un dossier ministériel : affaire à suivre...

L'idée du shunt d'Aubagne figure aussi dans le dossier ministériel.

Etudes parallèles complémentaires sur des variantes

En parallèle des études sur les tracés exposés dans ce bulletin, SNCF Réseau va lancer des études complémentaires sur 2 alternatives.

L'hypothèse d'un tunnel continu sous la Vallée de l'Huveaune sans émergence sur le territoire d'Aubagne

L'option d'une gare TGV à Cannes La Bocca (en alternative ou en complément de celle de Sophia), son insertion, l'adaptation des tracés pour que la Ligne Nouvelle passe par cette gare en Priorité 1 (tracé direct Bocca-Sophia ou maintien du passage par la ligne Cannes Grasse) et Priorité 2 (adaptation de la ZPP, arrivée de la LN jusqu'à la Bocca et son insertion, ou au col de Théoule avec réutilisation de la ligne existante par Théoule et Mandelieu), l'adaptation des schémas de desserte ferroviaire, les modalités de desserte routière.



Les prochaines étapes

Un COPIL se tiendra en Septembre/Octobre 2017. Il choisira sur les dernières variantes et optimisations et lancera la réalisation du dossier d'enquête publique (10 mois). Il décidera d'approfondir ou non les options « souterrain Huveaune » et « Cannes La Bocca » en fonction des 1ères conclusions et du scénario à approfondir. 7 mois plus tard, un autre COPIL décidera d'adapter le dossier d'enquête en intégrant ou non ces options. Dans cette hypothèse, la reprise du dossier d'enquête conforme aux décisions ministérielles antérieures sera nécessaire et retardera le calendrier.

Préciser les modalités de financement

La DUP sur la LGV Poitiers-Limoges a été annulée en Avril 2016 par le Conseil d'Etat faute de financement explicite. Un protocole de financement devra donc être établi avant l'enquête d'Utilité Publique pour la LNPCA. Une mission de financement va le définir, et notamment la clé de répartition entre financeurs. Elle devra tenir compte de la Réforme Ferroviaire qui a introduit une « Règle d'Or » limitant les possibilités de financement par SNCF Réseau (la dette financière nette ne doit pas dépasser 18 fois la marge opérationnelle, ce qui aujourd'hui empêche une participation à tout projet)

Les origines de la grande vitesse ferroviaire en France

De longue date, l'homme a cherché à se déplacer, à aller au-delà de l'horizon. De tout temps, il a cherché à aller voir de plus en plus loin, de plus en plus vite. L'évolution du transport par le train, par l'automobile, et par l'avion depuis un siècle et demi, en témoigne par la recherche permanente de la performance.

Par Alain Patouillard

Pour l'automobile, après la course à la puissance, à la vitesse, et au confort des voitures, ce fut la construction d'autoroutes.

Pour l'avion, ce fut le passage des moteurs à explosion aux moteurs à réaction, et la construction d'aéroports de plus en plus gros.

Pour le train, ce furent les augmentations de puissance et donc de vitesse des locomotives, puis des machines de traction des trains, diesels et électriques, et la construction de lignes nouvelles à grande vitesse.

À chaque progrès, le nombre de déplacements a considérablement augmenté, que ce soit en voiture particulière, ou par un mode transport collectif, avion ou train.

C'est ainsi qu'il y a une cinquantaine d'années, le développement rapide du mode routier, et surtout du mode aérien, a contribué à mettre en difficulté le mode ferroviaire qui, certes, modernisait ses véhicules, mais restait handicapé par la vitesse maximale de circulation autorisée sur ses lignes.

À noter qu'à cette époque, le transport ferroviaire de fret était (encore) florissant. Il représentait plus de la moitié du transport de marchandises en France. C'est à ce moment que quelques ingénieurs visionnaires de la SNCF ont compris que la survie du transport ferroviaire dans le pays ne pouvait passer que par un vrai « saut de performance », et ont imaginé que les connaissances technologiques permettaient de penser que l'objectif de rouler à 250 km/h, voire plus, était atteignable. Il s'est avéré nécessaire pour cela de construire de nouvelles lignes, ce qui permettait non seulement de relier les villes plus rapidement pour les voyageurs, mais aussi de dégager de la capacité sur la ligne classique pour les trains de fret.

L'idée de départ étant de reprendre de la force face à la concurrence aérienne croissante, les critères de choix des investissements ferroviaires pour la grande vitesse se sont inspirés de ce grand concurrent :

- Relier « point à point » des pôles de population concentrée ;
- Privilégier les parcours de plusieurs centaines de kilomètres ;
- Obtenir un temps de parcours complet (porte à porte) le plus proche possible de celui du concurrent « avion ».



Le 3 avril 2007, la SNCF bat le record du monde de vitesse sur rail avec 574,8km/h.



Le choix de la première ligne à grande vitesse ferroviaire s'est donc tout naturellement porté sur la liaison Paris-Lyon qui répondait à tous ces critères de pertinence.

Quasi simultanément avec le Japon, il y a près de cinquante ans, la France s'est donc lancée dans le développement de la grande vitesse ferroviaire, chacun ayant opté pour des concepts qui lui étaient propres en raison de différentes caractéristiques techniques, géographiques, économiques, culturelles, sociales...

Les Japonais se sont tournés vers un système en site propre, avec un système d'exploitation propre. Ils ont largement opté pour une pose de voie dite « directe », c'est-à-dire sans ballast. Ils ont également opté pour un gabarit élargi. Celui-ci présente l'avantage d'augmenter le nombre de places offertes dans les rames, mais aussi l'inconvénient de ne pas permettre à ces rames de circuler sur le réseau « classique ». Les raisons de ces choix sont largement exposées dans la littérature spécialisée.

En France, la SNCF a privilégié un train apte à circuler tant sur les voies nouvelles que sur les lignes « classiques ». Le matériel roulant à « grande vitesse » (rames TGV) est donc au même gabarit que le matériel roulant à vitesse « classique ». Ce système présente le grand intérêt de limiter le nombre de ruptures de charges qu'un voyageur subira, en permettant aux TGV d'entrer dans les gares de centre-ville sur le réseau classique. Du fait de la compatibilité des TGV avec les lignes classiques évoquées plus haut, de nombreuses gares de centres-villes (à Paris, Dijon, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Montpellier, Toulon, Nantes, Rennes...) hors des villes (Montchanin, Valence, Avignon, Aix, Meuse, Lorraine, Champagne-Ardenne...) sont desservies. À noter que ces deux familles de gares se justifient par la même considération, à savoir de permettre au plus grand nombre de clients de parvenir rapidement jusqu'au quai.

Quel avenir pour les LGV ? La grande vitesse ferroviaire a fait ses preuves pour des relations de 45 mn à 4h environ, quoi qu'en pense la Cour des Comptes. Plusieurs voies de développement du train sont encore possibles en France :

- L'extension du réseau à grande vitesse vers l'Europe, et vers la très grande vitesse ;
- La diversification des dessertes, la mixité. La mixité des LGV pourrait ainsi constituer une autre voie de rentabilisation des investissements d'infrastructure, notamment dans les zones où les infrastructures existantes sont insuffisantes.

L'association A.R.C.A.R vous invite au Salon du Train régional

Le 14 et 15 octobre 2017 à 10h.
*À la salle Honoré Daumier,
Chemin de la Fontaine
83660 CARNOULES*



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 €