

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR) et de la COFHUAT

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN-PCA)

●
**Manifeste du GIR Maralpin
au sujet du "Nœud niçois" de la LN-PCA**
●

1. Le Constat - Points-clés de la position du GIR Maralpin

- 1) Les instances décisionnelles ont reconnu la nécessité de dédoubler à terme la ligne littorale pour sauver la Côte d'Azur de l'asphyxie.
- 2) Mais la population et les élus veulent des améliorations tangibles des TER dès la 1^{ère} phase du projet : ce n'est qu'à cette condition qu'ils accepteront de participer au financement et de subir des gênes locales.
- 3) Les nouvelles gares "hors-la-ville" projetées par la SNCF¹ – que ce soit Est-Var, Ouest-Alpes-Maritimes (OAM) ou St-Augustin (Aéroport) – ne sont pas une priorité et ne font pas l'objet d'une demande exprimée par la population ; elles grèvent le budget au détriment d'améliorations plus utiles.
- 4) La priorité doit porter sur des investissements de capacité immédiatement efficaces : nouvelles voies à quai à Cannes, Antibes, Cagnes et Nice ; 3^{ème} voie Cagnes/St-Augustin ; doublement de la ligne Cannes-Grasse ; 3^{ème} (voire 4^{ème}) voie sur Nice-St-Augustin/Nice-Thiers.

2. Les points faibles du projet de "Nœud niçois"

Nous considérons que ces actions de "désaturation du nœud azuréen" – déjà en partie financées ou approuvées par les autorités régionales – sont un préalable à l'engagement de la future ligne nouvelle, dont le coût est sans commune mesure. La configuration de celle-ci ne doit pas être considérée comme figée, en dépit du « forcing » obstiné de la SNCF privilégiant l'hypothèse d'une « boucle ferroviaire » avec une gare OAM à Sophia-Bréguières.

Actuellement, trop d'incertitudes demeurent pour définir un tracé et positionner une telle gare ; tout au plus peut-on exiger qu'elle soit effectivement implantée sur la ligne littorale ou la ligne Cannes-Grasse, pour assurer la correspondance avec les TER. Plusieurs variantes sont d'ailleurs possibles, que ce soit à La Bocca ou au Nord de Ranguin : elles doivent être étudiées en détail, soumises aux élus et comparées en toute objectivité.

¹ Depuis la réorganisation de la SNCF (janvier 2015), RFF, porteur du projet de la LGV-PACA (reconfiguré en LN-PCA en 2013) est devenu SNCF Réseau, qui assume désormais le suivi du projet en collaboration avec les autres entités du Groupe SNCF, dont SNCF Mobilités. Pour des raisons de facilité de lecture, SNCF désigne, ici et dans la suite du texte, le porteur de projet et ses partenaires ferroviaires.

A ce sujet, la population ne peut pas être convaincue par le dossier présenté actuellement par la SNCF, car il n'apporte pas de réponse crédible aux difficultés concrètes que rencontre la desserte quotidienne de la Côte d'Azur :

- le secteur Est, à savoir desserte de la Principauté de Monaco [dont la gare occupe le second rang en trafic du secteur azuréen], et liaisons avec l'Italie [tant alpine (vers Cuneo) que littorale (vers Genova)], n'est pas pris en considération alors que sa saturation est comparable avec celle du secteur ouest ;
- les saturations annoncées de la gare de Nice-Ville et de la gare projetée à Nice-St. Augustin, pourtant reconnues par les experts de RFF², ne sont pas prises en compte dans la phase 1 du projet ;
- le problème crucial posé par le goulet d'étranglement St-Augustin/Nice-Thiers est occulté, alors que la fragilité manifeste de ce tronçon à deux voies vis-à-vis de toute perturbation met en péril l'ensemble du système ; son doublement en tunnel, pourtant mentionné dans les études préalables, n'est même plus évoqué ;
- rien n'est dit sur le raccordement projeté de la boucle ferroviaire à la ligne littorale au niveau de La Bocca, alors que sa faisabilité technique est douteuse, que son exploitation serait très délicate, et qu'elle compromettrait l'essor de Cannes-Grasse ;
- la desserte de Sophia-Antipolis par les transports en commun est mise en exergue, alors que c'est un objectif secondaire, en grande partie illusoire, du fait de la dispersion des logements et des emplois ;
- de même, si l'aéroport de Nice, bientôt relié par tramway à la station SNCF Nice-St-Augustin, y motive l'arrêt général des circulations et les aménagements correspondants, il ne nécessite aucunement la création de la gare terminale que laisse entendre le projet ;
- enfin, la suppression de la plupart des dessertes directes de Cannes et d'Antibes par TAGV³ et Intercités est occultée.

3. Un projet-leurre détournant des besoins prioritaires de la population

Le GIR Maralpin et bien d'autres organismes et/ou associations s'étonnent que toutes ces difficultés soient passées sous silence. Tous ont l'impression que la "boucle" – ou plutôt la "goutte" ferroviaire imaginée par RFF – configuration biscornue qu'aucun pays moderne ne pratique – est une sorte d'alibi, qui cherche sa justification dans des idées à la mode (desserte d'une technopôle, liaison avec l'OIN « Eco-vallée »). En réalité, on se demande si l'objectif véritable de la SNCF n'est pas d'engager au plus vite un premier segment de ligne à grande vitesse, avec des gares hors-la-ville permettant de capter au plus vite une part de la clientèle aérienne, ainsi que de s'assurer les bénéfices de parkings rémunérateurs. On est loin de l'amélioration des trains du quotidien qui figurait en exergue du Comité de pilotage du 23 septembre 2013⁴ !

Les augmentations de fréquence TER⁵ affichées par la SNCF ne sont pas crédibles. Comme on l'a vu, elles seront bridées, d'abord par le goulet d'étranglement St-Augustin/Thiers, dont le maître d'ouvrage refuse obstinément le déverrouillage (tout en convenant de son extrême fragilité vis-à-vis de toute perturbation !), ensuite, par la grande difficulté de gestion du triangle ferroviaire transitoire à créer à La Bocca.

Le GIR Maralpin demande que les décisions ministérielles de 2013 soient réellement appliquées, en commençant par les mesures les plus efficaces pour l'exploitation quotidienne de l'ensemble du réseau ferroviaire azuréen, y compris ses antennes de Cannes-Grasse et de Nice-Breil-Tende, sans omettre, en dépit de la différence de statut, la ligne des Chemins de fer de Provence.

² Cf. Analyse par le GIR Maralpin des études préliminaires de RFF [D-6.3 D-6.3 - Études et expertises d'exploitation et de capacité - Version du 27.12.2013]

³ Trains aptes à la grande vitesse

⁴ Cf. GIR Maralpin "Du SFI Paca à la LN-Paca" [<http://www.gir-maralpin.org/TdLnPca.htm>]

⁵ Trains express régionaux

La concertation qui va être lancée par la SNCF en septembre 2016 offre une dernière occasion pour imposer au maître d'ouvrage une révision du projet qui respecte mieux les orientations fondamentales déjà entérinées, à savoir :

- amélioration de la robustesse du réseau ferroviaire azuréen, y compris à l'Est de Nice ;
- suppression rapide des goulets d'étranglement ;
- constitution progressive d'un réseau maillé et fiable, avec renforcement à terme de la ligne littorale

Ces impératifs devront bien sûr être cohérents avec les autres objectifs de la ligne nouvelle, ceux de faciliter et d'accélérer les liaisons ferroviaires intra-régionales, nationales et internationales à travers l'ensemble de la Côte d'Azur, de l'Esterel à la frontière italienne, dans la perspective de l'Arc méditerranéen ferroviaire.

4. Les Gares nouvelles

Le GIR Maralpin ne peut souscrire à la création de gares nouvelles ne satisfaisant pas aux critères de "La gare contemporaine"⁶ et ne s'inscrivant pas dans une stratégie concertée d'aménagement du territoire à long terme. Il ne peut *a fortiori* soutenir des projets ne répondant même pas à une demande locale consensuelle.

Projet de gare Ouest-Alpes-Maritimes [OAM] (estimée à 200 M€) : seule une très petite partie des actifs (étudiants et employés) de Sophia-Antipolis (quelques milliers au mieux, et non pas les deux tiers comme il est imprudemment affirmé) utiliseront la boucle ferroviaire : l'étalement excessif de cette technopôle la rend globalement impropre à une desserte en transports en commun, LGV ou pas. L'objectif de report modal des 2/3 des actifs vers le fer est un mythe, et ne saurait justifier une gare nouvelle. La desserte de Sophia-Antipolis, bien que souhaitable à terme, reste un objectif secondaire vu le petit nombre de clients potentiels ; elle n'est qu'un alibi pour escompter les revenus des parkings.

Projet de gare Nice-St-Augustin : la desserte de l'aéroport est déjà réalisée par une station TER à laquelle il sera bientôt reliée par tramway : pourquoi y édifier une gare nouvelle (estimée à 300 M€ !), si ce n'est pour tenter de justifier *a posteriori* l'opération trompeusement appelée « Eco-vallée », qui n'a aucun contenu concret hormis une appellation aguichante ?

Projet de gare Est-Var : il suffirait d'agrandir pour un coût minime la gare existante des Arcs qui dessert très bien la conurbation dracénoise.



Avant que ne soit engagée la ligne nouvelle, le GIR Maralpin demande d'abord des résultats tangibles en matière de desserte et de régularité des TER, en réservant la priorité aux investissements rapidement efficaces, et ce d'autant plus qu'ils sont les moins coûteux !



⁶ Consulter à ce sujet GIR Maralpin "Gares ferroviaires et routières"
[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdGaresFerRoute.htm>]