

**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 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org

Troisième Voie Littorale Azuréeenne Déshérence ou Saisine ?

DOSSIER



La troisième voie ferrée littorale qui, au moment où les chantiers de l'A8 éventraient les Alpes-Maritimes, fut prônée par les syndicats cheminots¹ pour donner essor à un transport public à l'échelle de la conurbation en devenir, n'a guère été prise en considération avant que la mobilité automobile n'y ait atteint les limites du supportable. Près d'une trentaine d'années se seront écoulées avant le lancement des travaux de la 3^{ème} voie, et près de six années de plus auront été nécessaires pour n'aboutir qu'à la réalisation d'un tronçon de 8,6 km (entre Antibes et Cagnes-sur-Mer), soit moins du tiers du parcours Cannes-Nice.

La survenance du projet LGV-Paca, puis celle de son clone LN-Pca, non moins aisé à promouvoir, n'a eu jusqu'ici pour effet que la disqualification, à son profit, du projet initial dont l'achèvement permettrait pourtant de satisfaire à la fois aux récentes directives de l'État et aux besoins impérieux de la mobilité locale, mais aussi et surtout de remédier aux défauts du projet LN-PCA affligé des archaïsmes du projet initial.

Le présent dossier ne peut prétendre couvrir l'ensemble de la problématique de la 3^{ème} voie, il ne vise qu'à en brosser l'historique en renvoyant aux sources dont un grand nombre est archivé sur le site du GIR Maralpin, ainsi qu'à nos chroniques [*Bulletins* et *InfoCirc*] qui y sont répertoriées.

NB. La question cruciale de la *préservation des emprises ferroviaires* sur le tracé littoral fera l'objet d'une note ultérieure



A. Cadre général du projet de la 3^{ème} voie littorale

A.1. Un projet Cannes-Nice phasé dans le temps et l'espace [Extraits du dossier DEPDUP T1 p. 14]

L'objectif Cannes-Nice

Dans le cadre du contrat de plan État-Région (CPER) 2000-2006 affichant la volonté de développer la desserte TER (Train Express Régional) entre Cannes et Nice, il est apparu que cet objectif ne pouvait être atteint avec les seules infrastructures existantes, saturées du fait de la coexistence de trains de vitesses différentes entre Cannes et Nice, et il fut convenu de la nécessité de construire une troisième voie *entre Cannes et Nice*.

Le projet Antibes-Nice

¹ Encart spécial du Patriote de la Côte d'Azur ; juin 1980 ; 8 pages

Le 5 décembre 2000, l'État, le Conseil Régional PACA, le Conseil Général des Alpes Maritimes et RFF, ont décidé d'engager les procédures administratives sur ce projet de troisième voie entre Antibes et Nice. Les co-financeurs du projet ont choisi la section *Antibes - Nice* pour deux raisons :

- *nécessité d'une section de troisième voie de longueur suffisante* pour développer les TER,
- *insertion plus facile entre Nice et Antibes* qu'entre Cannes et Antibes.

Cette troisième voie devant permettre la mise en œuvre d'une desserte omnibus toutes les 15 minutes entre Cannes et Nice.

Le comité de pilotage du 1er octobre 2001 a confirmé le choix d'une troisième voie entre Antibes et Nice.

Le suivi de ce projet est placé sous l'autorité d'un comité de pilotage, composé des co-financeurs du projet (État, Conseil Régional PACA, Conseil Général Alpes-Maritimes et Réseau Ferré de France) et des représentants des autres collectivités concernées par le projet.

Coût : Le projet est évalué aux conditions économiques de janvier 1999 à 225 millions d'euros, à savoir : 213 M€ pour les travaux de RFF et 12 M€ pour ceux de la SNCF [DEPDUP - T1 p. 5]

La première phase du projet : Antibes - Cagnes-sur-Mer

Compte-tenu des possibilités d'investissement offertes par le contrat de plan État-Région, la première phase de réalisation sera engagée sur le tronçon Antibes - Cagnes-sur-Mer. Le tronçon Cagnes-sur-Mer - Nice pourra être réalisé immédiatement après.

A.2. Les études du maître d'ouvrage

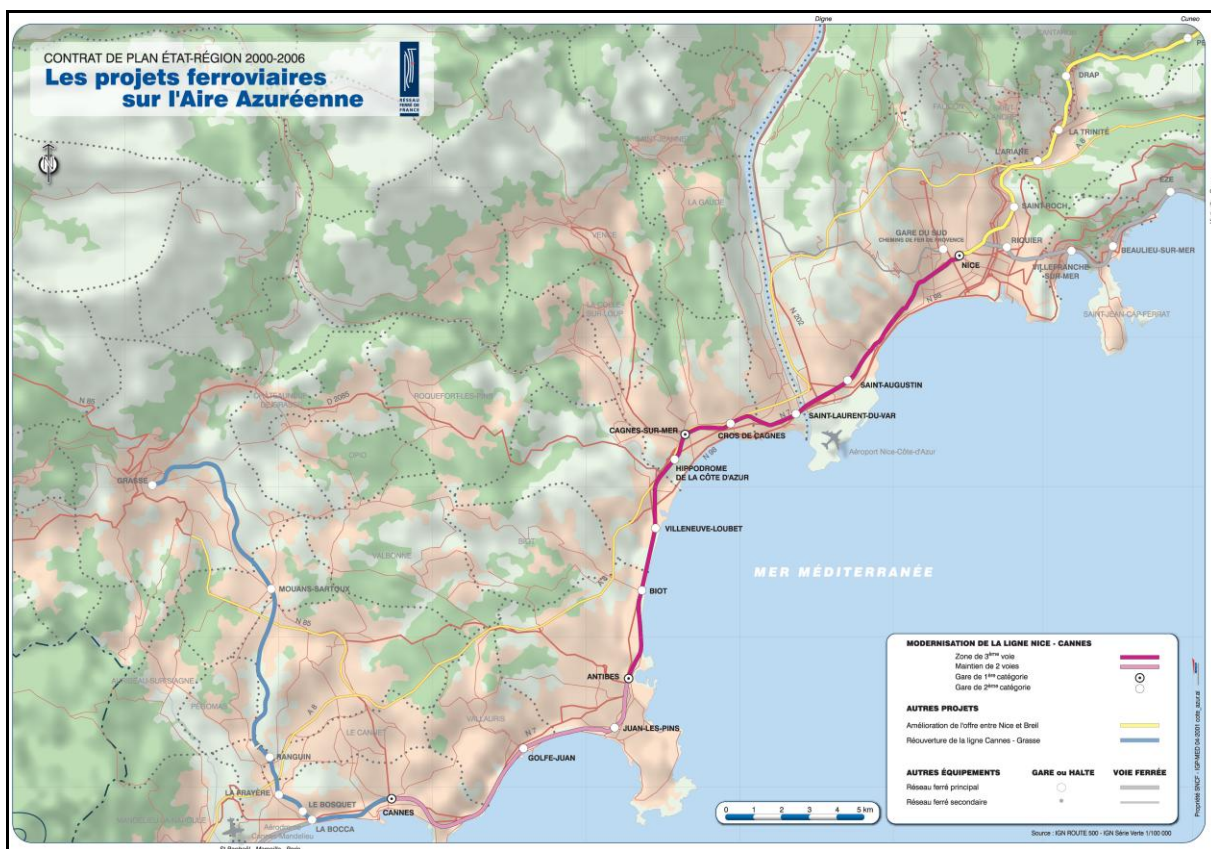


Planche 1 - Contrat de plan État-Région 2000-2006 [DEPDUP Vol.1 – Couverture p. 6]

Réouverture de Cannes-Grasse le 26 mars 2005

Mise en service de la Section 1 de la 3^{ème} voie (Antibes-Cagnes) le 9 décembre 2013

Section Antibes-Nice

Dans le cadre du programme qui précède, RFF et SNCF ont élaboré en 2002 le projet intitulé

Augmentation de la capacité de la ligne Cannes~Nice sous la forme d'un Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, dossier ne portant que sur la section Antibes-Nice où la part revenant à SNCF porte sur les Gares correspondantes [DEPDUP SNCF/RFF 2002].

Section Cannes-Antibes

Cette section non prévue dans le cadre du projet CPER, a cependant ultérieurement fait l'objet en 2004 d'une pré-étude conjointe RFF/SNCF Ingénierie dans la perspective du débat public sur la LGV-PACA. Elle a été portée à connaissance dans le cadre de la documentation préparée à cette fin [RFF 2004].

Cette pré-étude, qui ne semble pas avoir fait l'objet d'une commande spécifique, s'inscrit néanmoins dans l'approche précédente puisqu'elle vise à la compléter "en amont", d'une manière différente de celle-ci. Considérant particulièrement difficile la juxtaposition aux emprises existantes d'une troisième voie, entre Cannes et Antibes, cette pré-étude envisage en effet une ligne nouvelle de contournement souterrain à double voie à partir de Cannes-la-Bocca, selon deux variantes [cf. A4 & Planche 3].

Coûts : Celui du tunnel entre Cannes et Juan-les-Pins et de la troisième voie entre Juan-les-Pins et Antibes a été évalué sommairement à 900 M€ ; celui du tunnel entre Cannes et Antibes à 1 100 M€ [CAAN (2004) p. 24].

A3. Validité fonctionnelle d'une troisième voie entre Cannes et Nice

Comme il l'a objecté en 2002, le GIR, dont son rédacteur l'avait cependant prôné en 1980, le passage de deux à trois voies ne répond plus guère à l'accroissement du trafic futur, ni à son évolution avérée. En effet, la dissymétrie des trafics historiques caractérisés par les batteries d'arrivées matinales et de départs en soirée, appropriée à une exploitation à 3 voies, fait désormais place à des trafics symétriques et intenses en journée, relevant davantage d'une exploitation à 4 voies.

Le porteur du projet, s'inscrivant dans les contraintes topographiques et financières qui lui sont imparties, énonce pourtant :

Un objectif : un train tous les quarts d'heure dans toutes les gares entre Cannes et Nice.

Les travaux nécessaires : une 3ème voie doit être construite entre Antibes et Nice. Concrètement, cette troisième voie permettra aux trains rapides de doubler les trains lents dans les deux sens. Cela permettra d'avoir des trains plus fréquents et des horaires plus fiables.

Le choix s'est porté sur une troisième voie entre Antibes et Nice pour les raisons suivantes :

- *il est nécessaire de disposer d'une longueur de troisième voie suffisante (environ 20 km) pour permettre aux trains rapides de dépasser fréquemment les trains omnibus. Autrement dit, pour améliorer les services de trains omnibus entre Cannes et Nice, la troisième voie doit être suffisamment longue ;*
- *l'insertion de cette troisième voie est plus facile entre Nice et Antibes qu'entre Cannes et Antibes [DEPDUP - T1, p. 3].*

À l'appui de ces dires, on se reportera à l'argumentaire légitimant le projet de 3^{ème} voie littorale adressé le 10.09.2003 au Préfet des Alpes-Maritimes par Bernard Gyssels, alors délégué régional RFF (nommé peu après Chef de Mission du projet LGV-Paca dans le cadre duquel il s'est appliqué à le disqualifier) [source : Archives départementales des Alpes-Maritimes], [cf. [http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/3emeVoieNoteGyssels.2003.09.10\(a\).pdf](http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/3emeVoieNoteGyssels.2003.09.10(a).pdf)]

A4. Projet portant sur la section de Cannes à Antibes

L'étude d'insertion d'une troisième voie révèle de très grandes difficultés d'insertion entre Cannes et Golfe-Juan et conduit RFF/SNCF Ingénierie à proposer la réalisation d'un contournement souterrain à double voie de Cannes entre Cannes-la-Bocca (devenant gare TGV de Cannes) et Golfe-Juan (9,5 km) suivi de la réalisation de la 3^{ème} voie de Golfe-Juan à Antibes, ou - mieux - directement de Cannes-la-Bocca à Antibes (16 km), le contournement étant alors entièrement à double voie [cf. Planche 3].



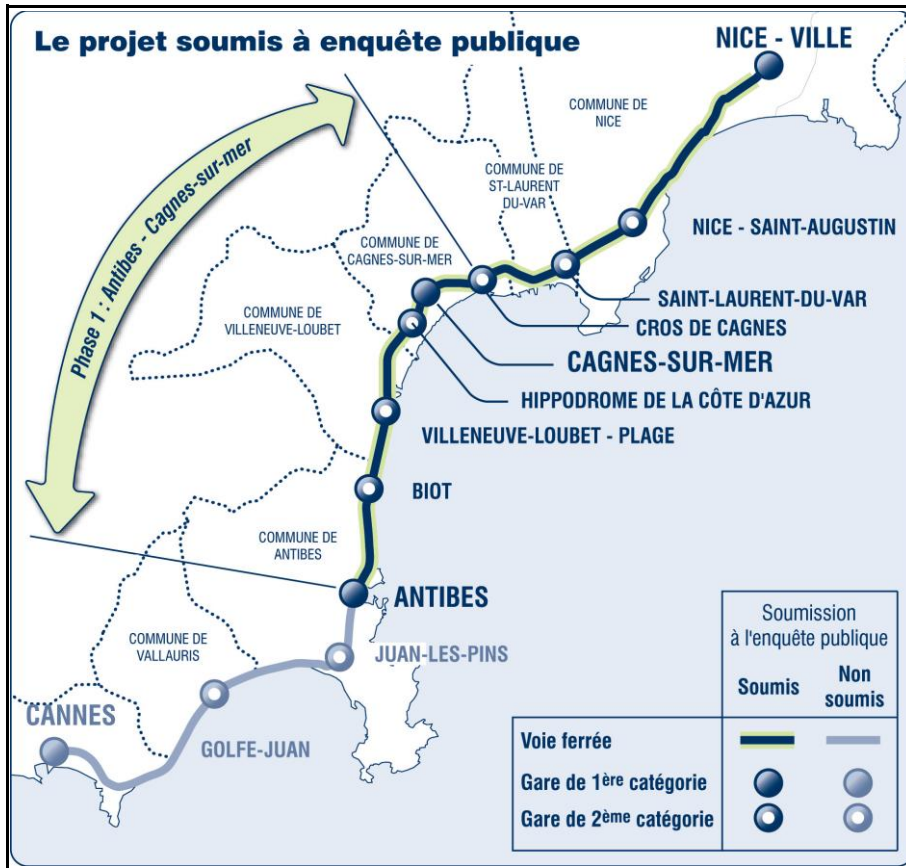


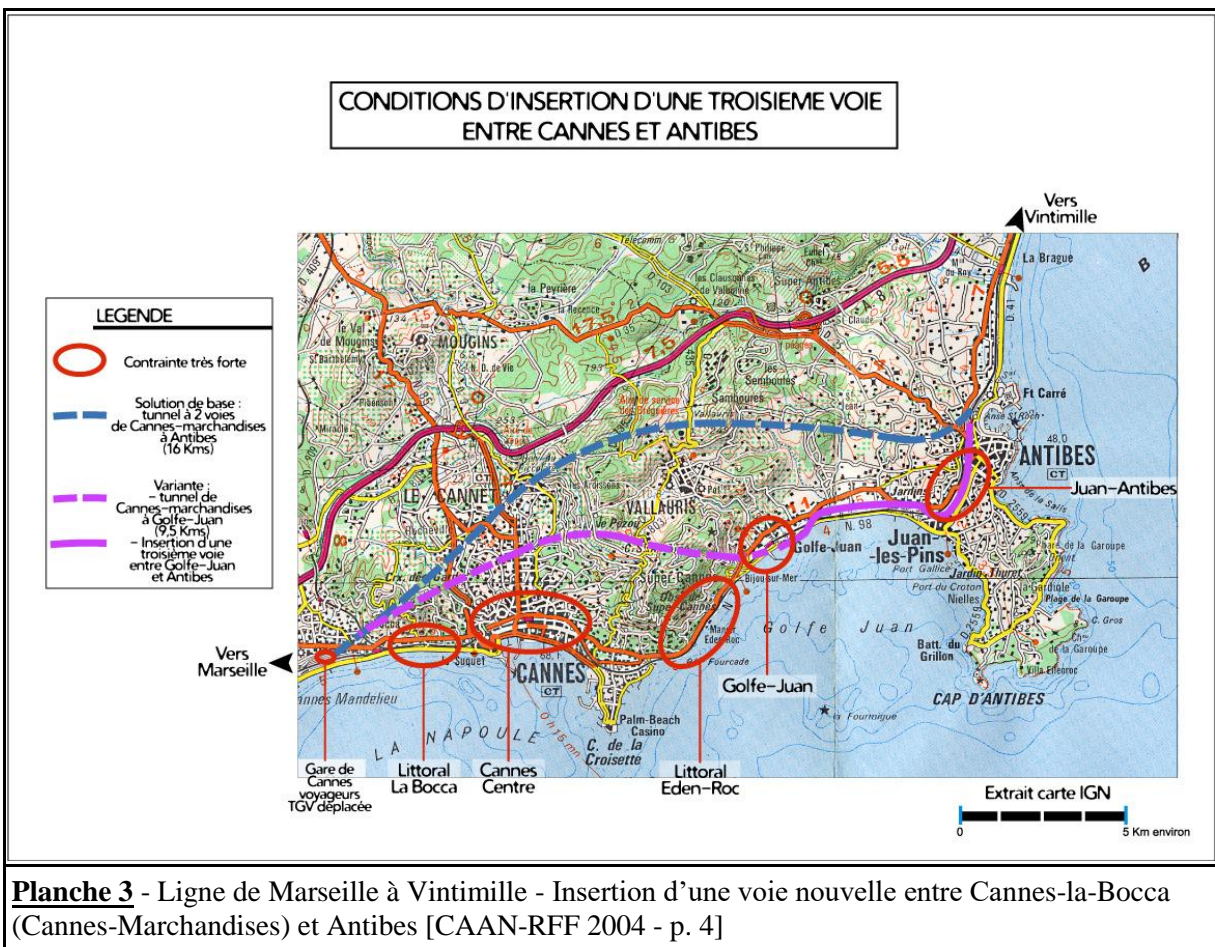
Planche 2

Phase 1
Antibes-Cagnes 8,6 km

Phase 2
Cagnes-Nice 11,4 km
(dont 5,6 km entre St Augustin et Nice)

[SNCF RT 5200-3]

[DEPDUP Vol.1 – p.26]



B. La mise en œuvre du projet Antibes-Nice ...et sa réalisation d'Antibes à Cagnes/mer

B1. Du lancement du projet Antibes-Nice [5 décembre 2000 – 8 septembre 2003]...

Le projet de troisième voie littorale *entre Cannes et Nice* a été convenu le 5 décembre 2000 par l'ensemble des partenaires du Contrat de plan État Région (CPER) 2000-2006.

RFF et SNCF en ont préparé les études présentées en 2002 sous la forme d'un Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui, bien qu'intitulé *Augmentation de la capacité de la ligne Cannes~Nice* ne porte que sur la section *Antibes-Nice* [la section *Cannes-Antibes* fera l'objet en 2004 d'une pré-étude réalisée dans la perspective du débat public sur la LGV-PACA (cf. A4)].

Les procédures relatives à Antibes-Nice

Le projet a fait l'objet d'une *concertation préalable* qui s'est déroulée en octobre 2001 ; il a été soumis à *enquête publique* au printemps 2002, et a été *déclaré d'utilité publique* le 8 septembre 2003 sur l'ensemble du trajet concerné.

Diligentées dès octobre 2001 (concertation préalable), les procédures ont abouti avec le *Décret du 8 septembre 2003 déclarant d'utilité publique et urgente les travaux de construction d'une troisième voie ferrée et d'aménagement des gares entre Antibes et Nice, en vue de l'augmentation de capacité de la ligne ferroviaire entre Cannes et Nice et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Antibes, Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var et Nice*.

[J.O. 14 septembre 2003 – 15788]

Le suivi de ce projet est placé sous l'autorité d'un comité de pilotage, composé des co-financeurs du projet (État, Conseil Régional PACA, Conseil Général Alpes-Maritimes et Réseau Ferré de France) et des représentants des autres collectivités concernées par le projet.

Compte-tenu des possibilités d'investissement offertes par le contrat de plan État-Région, la première phase de réalisation sera engagée sur le tronçon Antibes~Cagnes-sur-Mer. Le tronçon Cagnes-sur-Mer ~ Nice pourra être réalisé immédiatement après (sic).

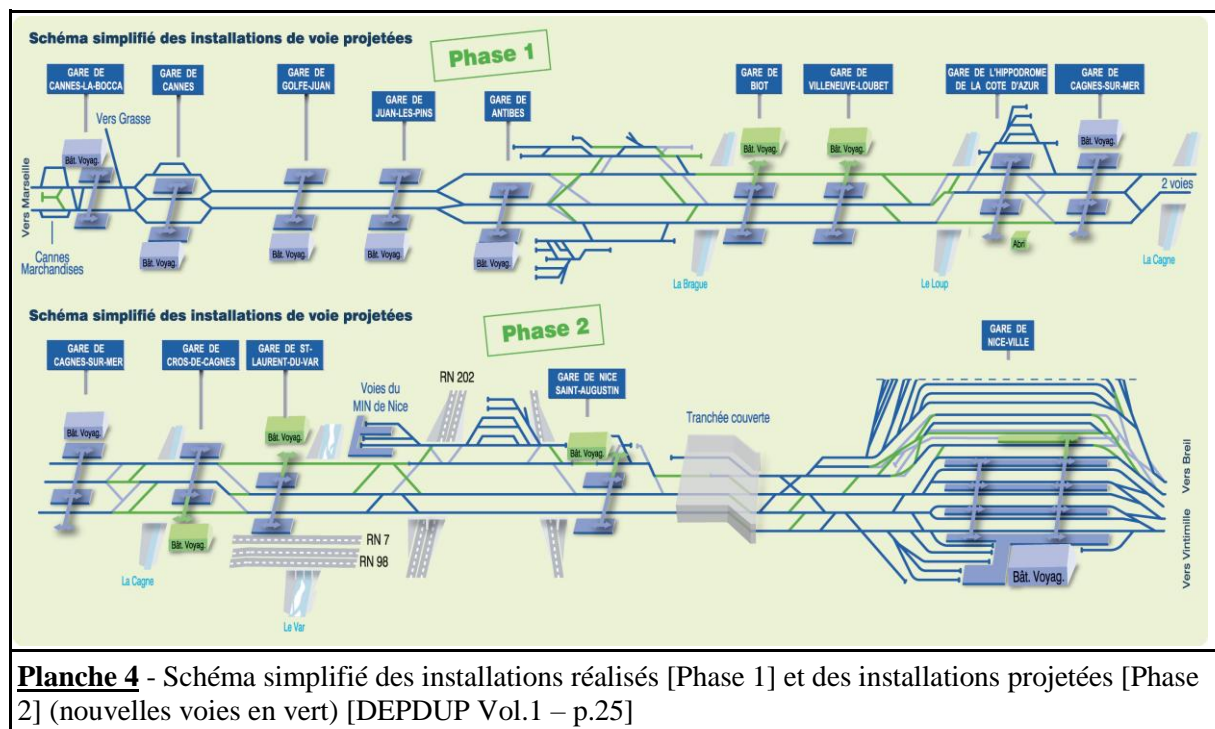


Planche 4 - Schéma simplifié des installations réalisés [Phase 1] et des installations projetées [Phase 2] (nouvelles voies en vert) [DEPDUP Vol.1 – p.25]

B2. ...à la réalisation de la première tranche Antibes-Cagnes [19 mars 2007 – 9 décembre 2013]

Les procédures d'expropriation et les recours diligentés par diverses associations, dont certaines invoquaient l'archaïsme d'une troisième voie en regard d'un projet de LGV-PACA dont le débat public s'était déroulé de mars à juillet 2005, n'ont pas été sans incidence sur la durée d'achèvement de cette première tranche où des travaux de finition resteraient encore à réaliser à ce jour quant à la prise en compte du bruit ferroviaire :

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/FerBruit3emeVoieLittorale2CasEcole20151109.pdf>]

Les travaux réalisés

19.03.2007

Ouverture des travaux [Dossier classé prioritaire par la région depuis la signature du contrat de plan 2000-2006].

09.12.2013

Inauguration de la section Antibes-Nice

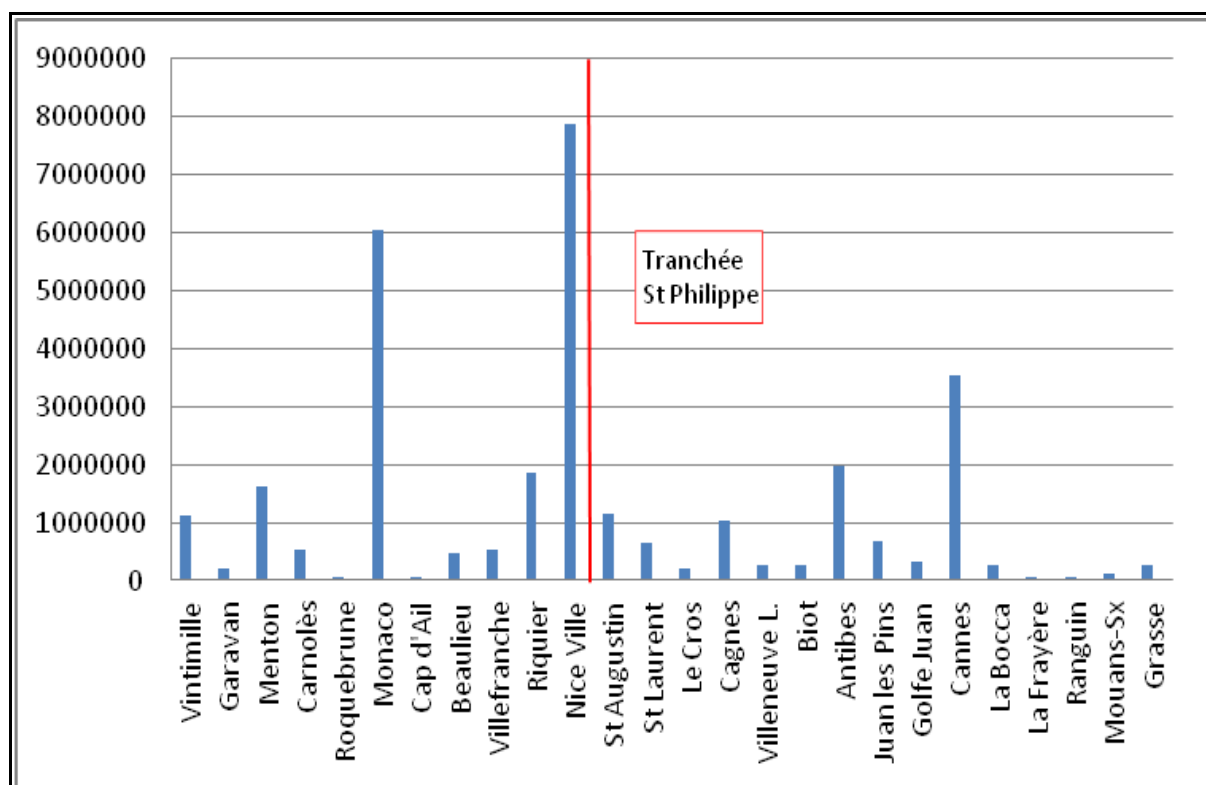


Planche 5 - Fréquentation des gares azuréennes en 2013 [GIR Maralpin (source SNCF 2016)]
L'accès Ouest de Nice-Ville (en rouge) commande à la fois la desserte de Nice et celle du secteur Est dont les trafics prépondérants surpassent largement ceux de l'ensemble de la Région



C. Un débat public et des concertations LGV-Paca qui détournent de l'intérêt du projet 3^{ème} Voie et de son achèvement

C1. Pendant les travaux de la 3^{ème} voie s'engage un débat public à tiroirs

La réalisation laborieuse d'Antibes-Cagnes, la plus courte des demi-sections du projet [cf. Planche 2]

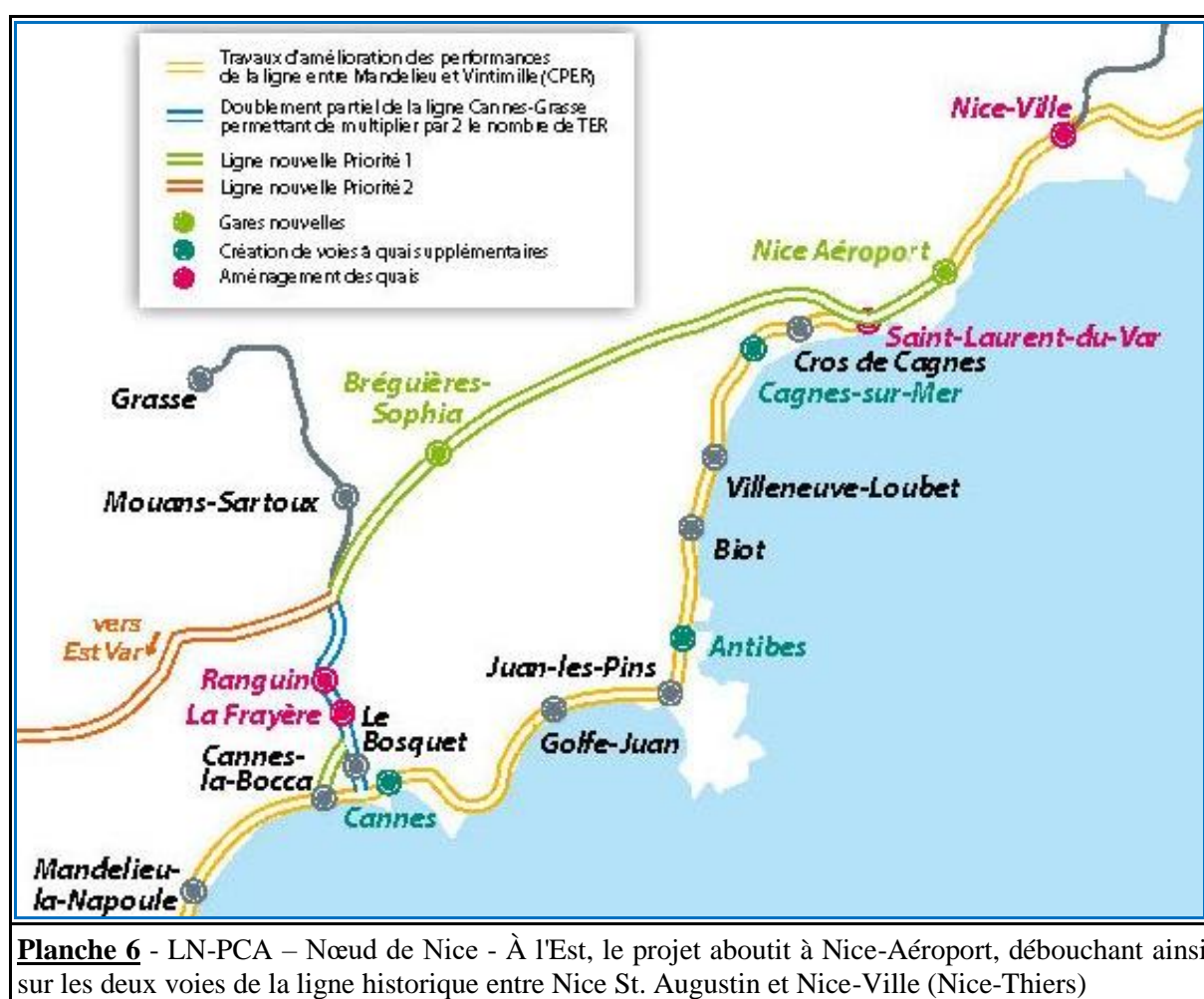
- Antibes – Cagnes, long de 8,6 km avec 2 arrêts intermédiaires,
- Cagnes – Nice, long de 11,4 km avec 3 arrêts intermédiaires,

et sa mise en service peu convaincante, ont d'autant moins appelé l'attention, qu'au cours de la même période, outre le *débat public sur la LGV-Paca* [mars-juillet 2005], s'étaient déroulées une *première concertation post débat public* [15.09.2011/15.12.2011] assortie d'ateliers transversaux, et surtout la

Concertation spécifique à la liaison ferroviaire Nice-Italie [16.01.2012/16.02.2012]². Cette sorte de reprise du débat public, sensée couvrir le champ délaissé de l'Arc méditerranéen (source de subsides européens), est apparue, en dépit de sa brièveté, comme pouvant rassurer sur le devenir des secteurs à enjeux du Centre et de l'Est des Alpes-Maritimes tels qu'ils apparaissent clairement en Planche 5.

C2. ...sur un projet de ligne à grande vitesse ...qui tourne court !

Dans le même temps, les Autorités de l'État remettaient en cause, à deux reprises, les orientations initiales, avec l'annonce, le 17 octobre 2012, du *Schéma national de mobilité durable* (SNMD) devant se substituer au *Schéma national des infrastructures de transport* (SNIT) avec remises en question de la LGV-Paca sous le concept nouveau de *Système Ferroviaire Intégré* (SFI) Paca, puis, suite au Rapport Mobilité 21 "pour un schéma national de mobilité durable" remis le 27 juin 2013, débouchant sur une LN-Pca, arrimée à ses deux extrémités par les deux "nœuds" ferroviaires de Marseille et de Nice, ce dernier étant verrouillé à l'Est au niveau de la gare de Nice Saint-Augustin [cf. Planches 6 & 7], sans être pour autant validé par un simulacre de consultation locale³ [21.11.2013/20.12.2013].

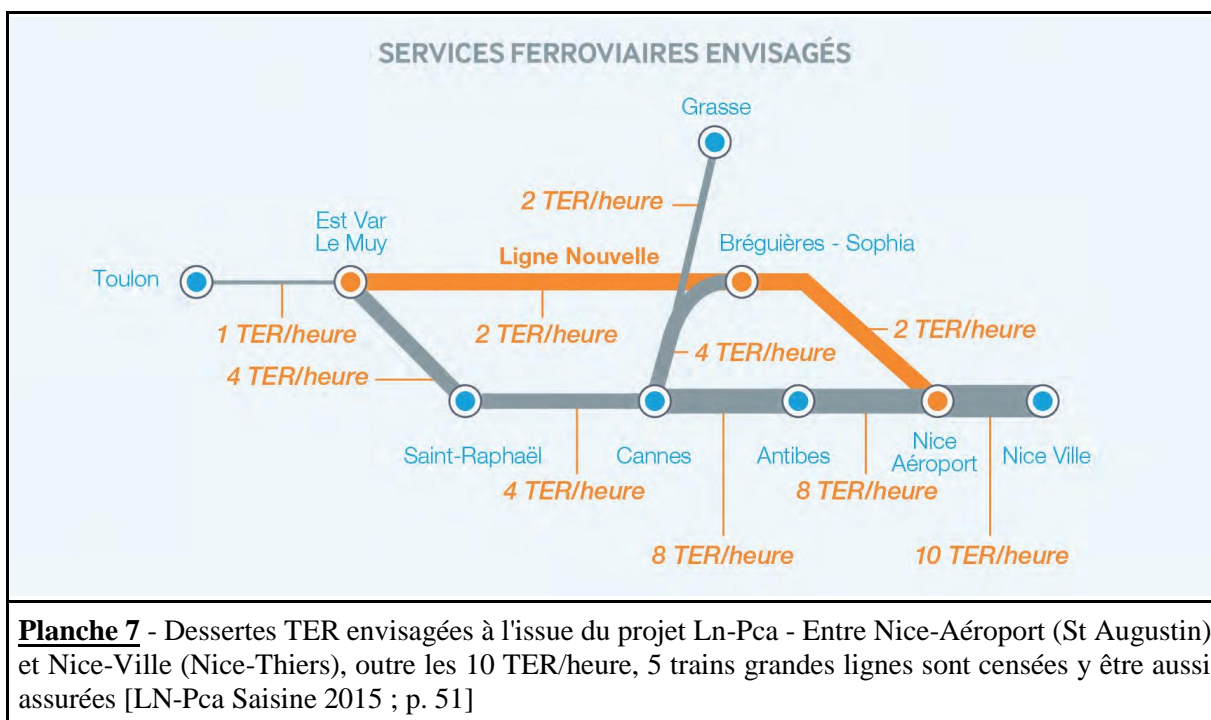


La remise en œuvre des procédures formelles de concertation, imposée par la conversion de la LGV-Paca en LN-Pca, a ouvert la voie en avril 2015 à la *seconde concertation post débat public* [21.04.2016/09.01.2017], et a offert une opportunité d'en réévaluer les enjeux, et, on peut l'espérer,

² Décision conjointe du MO et de l'État du 6 décembre 2005 de poursuite du projet assortie d'un communiqué de presse de *Dominique Perben et Christian Estrosi* qui se félicitent de la décision de RFF où figurent notamment "la solution des métropoles du sud est prise pour scénario de référence" et y sont mentionnés "le prolongement éventuel vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen", "l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret" ainsi que "l'association étroite au projet de la Principauté de Monaco".

³ période d'information et de consultation (sic) menée du 21 novembre au 20 décembre 2013

d'en façonner une nouvelle version s'inscrivant dans l'ensemble d'une problématique prenant en compte les perspectives offertes par le projet de 3^{ème} voie littorale.



C3. Quand un projet en déshérence [3^{ème} voie littorale], un projet anachronique de LGV-Paca, et sa version plus aventureuse encore [Nœud niçois], conjuguent leurs effets pour compromettre la survie du système ferroviaire azuréen et circumméditerranéen

Les enjeux stratégiques d'une section de ligne exclue (tenue à l'écart) du "nœud niçois" du projet LN-PCA ne peuvent être mieux illustrés que par le graphique de fréquentation des gares azuréennes [Planche 5] où la Principauté de Monaco figure au second rang et au troisième de la Région Paca.

Par ailleurs, aucune des instances décisionnelles de l'État, de la Région et des Alpes-Maritimes n'a jamais remis en cause, à la fois l'Arc ferroviaire méditerranéen et la nécessité d'assumer la mobilité durable de l'arc métropolitain azuréen dont les contraintes majeures se focalisent précisément sur le secteur Antibes-Monaco, pourtant délaissées au profit du "nœud niçois" par les administrations ferroviaires en charge.

Alors que les Autorités civiles et ferroviaires italiennes inauguraient, le 12 décembre 2016 en Ligurie proche, 19 kilomètres de ligne nouvelle à haute performance⁴, la réserve des Autorités monégasques et azuréennes à l'égard d'une telle avancée dans l'approche circumméditerranéenne du problème azuréen, surprend autant que l'abandon tacite de la seconde tranche de la 3^{ème} voie Antibes-Nice et le confinement à l'ouest de Nice d'un "nœud niçois" qui fait abstraction du cœur ferroviaire de Nice-Thiers.

Cette étrange configuration a même suscité l'étonnement de l'un des stratèges de la Grande vitesse ferroviaire et grand dirigeant des administrations ferroviaires françaises et depuis peu de l'UIC⁵, qui, dans son ouvrage⁶ "La grande vitesse ferroviaire", s'étonne de la configuration du "nœud ferroviaire de Nice"... "qui n'est autre qu'une section de LGV Paca sans création de nouvelles voies en amont ou aval de la gare" (sic).

⁴ Riviera Ligure ferroviaire – Inauguration, le 11 décembre 2016 d'un nouveau tronçon de ligne nouvelle (18,8 km) entre Andora et San Lorenzo al Mare.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/RaddoppioAndoraSlorenzoInaugurationCrGirDec2016.pdf>]

⁵ Union internationale de chemins de fer

⁶ Michel Leboeuf - *La grande vitesse ferroviaire* Ed. SNCF ; 2014 ; 832 pages [pages 611 & 612],

Le non-sens de cette boucle, qui compromet l'essor de la transfrontaliarité ferroviaire, se double d'une série d'incompatibilités techniques sur lesquelles il serait souhaitable de connaître l'opinion des futurs exploitants, prudemment restés en retrait du projet depuis son lancement.

Les réticences, sinon le renoncement à l'achèvement de la 3^{ème} voie, avaient été déjà discrètement avancées par RFF lors de la 1^{ère} concertation post-débat public qui s'est déroulée de septembre à novembre 2011, alors même que la réalisation de la première tranche était encore en cours.

Du fait de l'importance des enjeux, la question du renforcement des infrastructures ferroviaires entre Nice St Augustin et Nice Thiers avait pourtant été soulevée avec insistance par la plupart des participants aux Groupes de travail. Elle n'a eu pour réponse que des déclarations péremptoires et parfois ridicules sur l'inutilité du parachèvement du projet de 3^{ème} voie, les experts commissionnés par RFF et les représentants du maître d'ouvrage se risquant à prétendre que la réalisation de la 3^{ème} voie serait contre-productive pour l'exploitation de cette section, ainsi que l'attestent les verbatim de ces échanges, et particulièrement celui de la réunion du 14 novembre 2011 du Groupe de travail géographique Nice, dont la lecture attentive est édifiante, et auquel nous renvoyons le lecteur.

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LgvpacaGtnice141111verbatimGt3.pdf>]

De telles assertions ont été, de fait, entérinées dans le dossier de saisine de la 2^{ème} concertation post-débat public où ne figurent que deux voies sur le tracé Nice Aéroport (St Augustin) – Nice Ville (Thiers).

En revanche, l'exégèse de documents techniques, rendus accessibles dans le cadre des Ateliers créés dans le cadre de cette seconde concertation⁷, a révélé quelques contraintes, tant d'exploitation que d'investissements, générés par un renoncement à la 3^{ème} voie sur ce parcours [cf. Tableau 1].

Ainsi, les difficultés d'exploitation du tronçon à deux voies reliant les deux gares niçoises implique tout d'abord une augmentation de capacité de la gare de Nice Thiers; assortie de la réalisation à court terme d'un saut de mouton en son débouché Est [cf. Planche 8], mais aussi de sévères contraintes, de régulation, tant à l'Ouest qu'à l'Est de la gare de Nice-Ville sur la desserte de Monaco et même de l'Italie [cf. Tableau 1].

Tableau 1 - Difficultés structurelles et fonctionnelles inhérentes au projet LN-PCA dépourvu de 3^{ème} voie entre Nice-Aéroport et Nice-Ville

[Quelques extraits de l'analyse GIR du document RFF D-6.3 (consultation sur demande)]

(a) Gare de Nice Aéroport

Dans tous les cas de figure, la gare est pourvue de six voies à quai et opère à la limite de saturation, surtout dans les scénarios du futur se projetant au delà de la Siagne.

Il est consternant de constater que la gestion de cette gare repose alors sur des **détentes**, des **surstationnements** et des **décadancements** qui frappent prioritairement les TER, et ce, pour des **durées atteignant 6.5 minutes**.

(b) Gare de Nice Ville

Le secteur de Nice Ville est celui qui réserve le plus de surprises.

Dans tous les scénarios, une voie à quai supplémentaire est exigée (deux dans les scénarios du futur), assorties de communications complémentaires.

L'exigence nouvelle est celle d'un *saut-de-mouton en flanc Est de la gare*, prévu à l'horizon 2023 du projet et considéré comme *incontournable pour la version définitive du projet* [Planche 8].

Dans tous les scénarios il est fait état des difficultés de retournement des rames de tous types limitées à Nice, au point d'être embarrassé par les "3 TAGV arrivant en batterie à Nice Ville" [scénario sous-phasing restreint] (batterie dont on discerne peu l'intérêt commercial !). Il est fait état d'envois systématiques en remisage à Nice Saint-Roch (sans manifester d'inquiétude quant à l'exploitation de Nice-Breil pourtant portée au ¼ d'heure, et quant aux cisaillements générés).

⁷ LN-PCA - Étude comparée des incidences des scénarios de phasing sur les fonctionnalités et les capacités du système ferroviaire azuréen - Analyse des Études RFF relatives à l'exploitation et à la capacité du Secteur Est adressées aux participants à la séance de travail n°3 de l'atelier SNCF Réseau du 4 juillet 2016 - Clés de lecture du document RFF D-6.3 [document GIR du 01.08.2016 non publié]

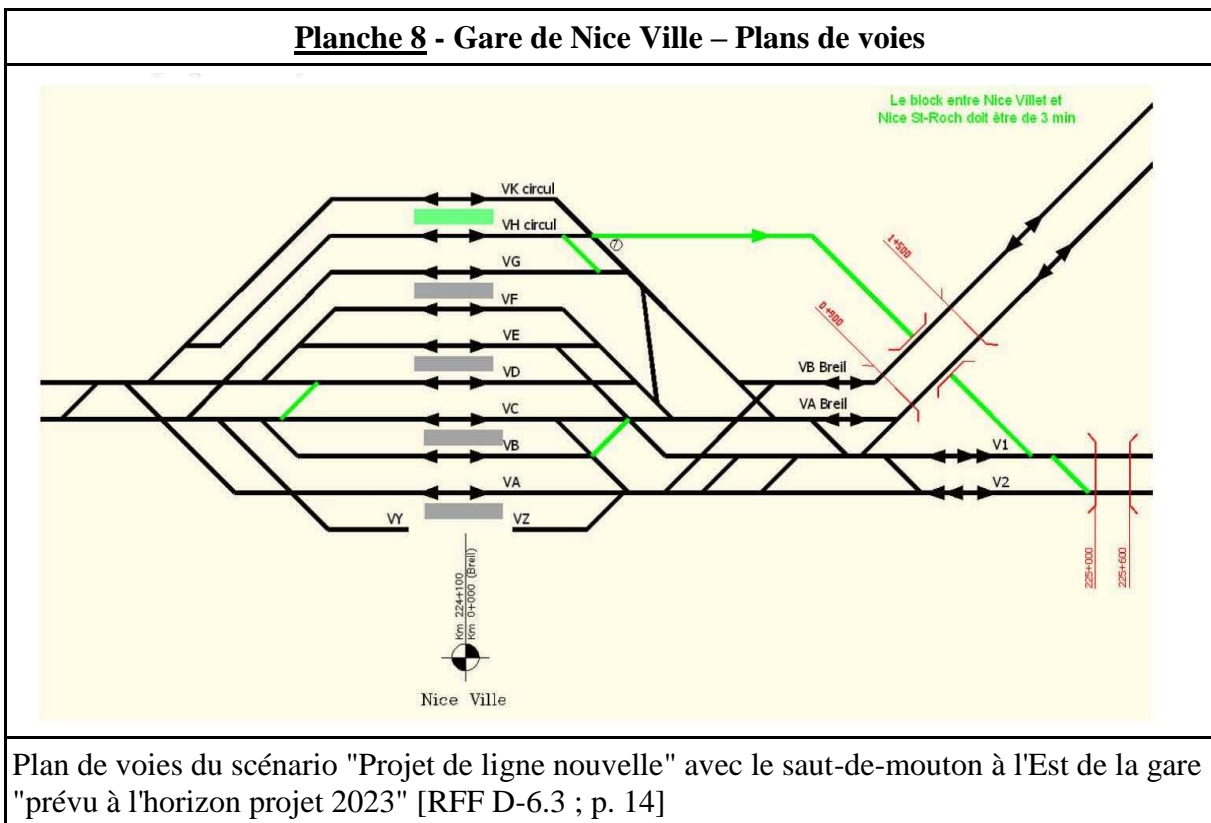
En l'absence de financements CPER, le maître d'ouvrage, qui refuse "de rajouter aucune communication supplémentaire" (sic), considère "qu'il n'est pas possible de prolonger plus de 4 sillons vers l'Est de Nice sur la ligne Nice-Vintimille" (sic).

(c) Section Nice-Italie

Les mesures de domestication préconisées pour satisfaire aux dessertes du scénario "Phasage cible" surprennent à plusieurs titres :

- **Surstationnement de 4 minutes à Monaco** pour des **TER SD (!)**
- **Décadencement pour cause de manque de place à Nice Aéroport** (sic) des TER St. Raphaël-Vintimille
- **Surstationnement** de un des deux trains par heure de **4 min à Nice Riquier** (le surstationnement à Nice Ville n'est pas possible par manque de place à quai) (sic).

Planche 8 - Gare de Nice Ville – Plans de voies



Plan de voies du scénario "Projet de ligne nouvelle" avec le saut-de-mouton à l'Est de la gare "prévu à l'horizon projet 2023" [RFF D-6.3 ; p. 14]



D. Les contradictions du maître d'ouvrage

L'étude préliminaire sur la troisième voie littorale entre Cannes-la-Bocca et Nice réalisée par SNCF/RFF dans la perspective de la LGV-PACA, la plaidoirie en faveur du même projet (réduit à Antibes-Cannes), d'un Directeur de Région SNCF le dénigrant peu après dans le cadre de la LGV-Paca dont il est entretemps devenu le Chef de projet, témoignent la part démesurée de l'opportunisme dans les décisions majeures sur les infrastructures de transport et l'aménagement du territoire.

L'attestent l'ensemble des verbatim collationnés lors des pénultièmes concertations (notamment celui auquel renvoie la présente note) ainsi que l'exégèse de dossiers d'étude. S'y s'expriment l'embarras des préposés aux études et s'y révèlent leurs contradictions.

La passivité des décideurs et des co-financeurs à cet égard témoigne de la nécessité de porter le débat au niveau des enjeux, tout en se dégageant des carcans de consultations bâclées et fallacieuses.

Est-ce que ce monde ferroviaire est sérieux ?

La lecture de cet état des lieux relatif à deux projets ferroviaires censés accorder, l'un et l'autre, *la priorité aux trains du quotidien* par des voies combien différentes par leur ampleur comme par leur coût, établit combien ces démarches, conjointement adoptées par le même porteur de projet et les mêmes co-financeurs, ne peuvent, sans analyse objective, que déboucher sur un échec hautement dommageable pour les populations et pour le territoire (jm).



Références

DEPDUP - SNCF/RFF 2002

Augmentation de la capacité de la ligne Cannes-Nice • Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique [Source : Archives départementales des Alpes-Maritimes]

Volume 1 - Le projet
Couverture + Table des matières [18 pages ; ATTENTION 72 Mo] [cf. http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieDepDupV1Tm.pdf]
Corps du dossier [104 pages ; ATTENTION 256 Mo] [cf. http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieDepDupV1Doc%20.pdf]
Volume II - Évaluation socio-économique
Couverture + Table des matières [4 pages ; 1,5 Mo] [cf. http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieDepDupV2Tm.pdf]
Corps du dossier [24 pages ; 12,5 Mo] [cf. http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieDepDupV2Doc.pdf]
Volume III - Les Gares
Couverture + Table des matières [12 pages ; 9,6 Mo] [cf. http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieDepDupV3Tm.pdf]
Corps du dossier [74 pages ; ATTENTION 94,3 Mo] [cf. http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieDepDupV3Doc.pdf]

CAAN - RFF 2004

Ligne de Marseille à Vintimille - Étude des conditions d'insertion environnementale et technique d'une 3ème voie entre Cannes et Antibes

Juin 1994 ; 66 pages ; **ATTENTION** 30 Mo

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/3emeVoieCannesAntibesJuin2004SncfIg.pdf>]

LN-Pca/Saisine 2015

Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur – Dossier de saisine de la Commission nationale du débat public SNCF Réseau – Septembre 2015 – 72 pages

LN-PCA - Commentaires sur la concertation à l'attention de la CNDP, du Maître d'ouvrage et des Co-financeurs du projet - Dossier

GIR Maralpin - 31 décembre 2016 – 48 pages

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LnPcaConcertationCommentairesGir20161231.pdf>]

RFF D-6.3 - Études et expertises d'exploitation et de capacité - Version du 27.12.2013

Études RFF relatives à l'exploitation et à la capacité du Secteur Est adressées aux participants à la séance de travail n°3 de l'atelier SNCF Réseau du 4 juillet 2016

