



Contribution de l'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur au COLAC sur le processus de concertation continue du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Le 05 Septembre 2017

Préambule

Le Collège des Acteurs (COLAC) s'est réuni le 27 Juin 2017, SNCF Réseau y a présenté le contenu de la décision ministérielle du 18 Avril 2017 et exposé ses propositions sur le dispositif de concertation continue pour la période à venir.

L'Association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur qui défend depuis 2001 la réalisation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire entre Marseille et Nice, souhaite apporter par la présente contribution ses remarques sur ce processus, ainsi que des sujets de fonds qui restent à débattre ou éclaircir.

Résumé

- Pour la mise en place de l'atelier « saturation ferroviaire et solutions alternatives à la LNPCA ». Etude de la proposition alternative de TGV Développement sur Aubagne-Toulon
- L'observatoire de la saturation de l'axe Marseille Nice donnera une visibilité nationale à la problématique et contribuera à élever le projet LNPCA dans les Priorités d'investissement national
- Cet atelier est le lieu où se discute l'opportunité du projet. En contrepartie, les autres instances de concertation ne doivent PAS être monopolisées par les questions d'opportunité
- Soutien aux autres ateliers : financement, socio-éco, environnement
- Demande de mise en place d'un atelier thématique « Gares » pour y discuter de leur opportunité, l'articulation entre les gares, l'aménagement du territoire
- Réunion spécifique d'explications sur les aménagements Nice Aéroport – Nice Ville
- Ordre du jour des réunions bien défini, circonscrit et tenu, et communiqué en amont
- Publication des présentations du COPIL et des COTER le lendemain de ses réunions, publication des comptes rendus sous 15 jours. Mise à disposition des documents du COTECH

ASSOCIATION TGV ET DEVELOPPEMENT VAR NICE COTE D'AZUR

7 avenue Aristide Briand BP 66 - 83270 Saint-Cyr-sur-Mer

Tel. : 06 13 20 07 79

E-mails : alainpatouillard@club-internet.fr - j.cl.sappa@wanadoo.fr - lgvpaca@free.fr
WWW.associationtgvdeveloppement.fr



Remarques sur le processus de concertation continue

Avec plus de 10 ans de débats, discussions, réunions etc... depuis le débat public de 2005, la nécessité de réaliser une seconde infrastructure ferroviaire entre Marseille et Nice pour faire face aux enjeux de saturation ferroviaire et de thrombose dans les déplacements, est de plus en plus claire pour une majorité des participants de bonne foi.

Pour autant, face à la complexité d'un tel projet (insertion dans l'environnement, cout, ...), il est crucial que son opportunité soit constamment étayée par des éléments les plus actuels et factuels possible. La pédagogie sur les enjeux de saturation reste essentielle.

C'est pourquoi *notre Association se félicite de la mise en place d'un atelier « saturation ferroviaire et solutions alternatives à la LNPCA »*, qui se nourrira des travaux d'un observatoire de la saturation sous l'égide de l'Etat (via le CGEDD). Nous avons déjà demandé lors du COLAC de Janvier 2014 un tel observatoire, suite aux recommandations de la Commission Mobilité 21, mais seulement des ateliers à visée pédagogique avaient pu être obtenus et s'étaient tenus en 2016 : ces ateliers furent néanmoins fort utiles pour la compréhension de la problématique, ainsi que pour la transparence des études puisque à cette occasion, de très nombreux documents ont été rendus publics par le maître d'ouvrage.

Mais l'intérêt de l'*observatoire* est supérieur : sous l'autorité de l'Etat, extérieur à SNCF Réseau, il donnera une *visibilité nationale* à la problématique ferroviaire en Région PACA sur l'axe Marseille Nice, *objectivera la saturation et contribuera à élever le projet LN PCA dans les Priorités d'investissement national*, ce qui est capital compte tenu de la loi de programmation sur les infrastructures et grands projets à venir.

L'atelier « saturation ferroviaire et solutions alternatives à la LNPCA » doit avoir une autre vertu : il doit être *le lieu où se discute l'opportunité du projet et les alternatives*. Notre Association contribuera activement à cette réflexion. La contrepartie, c'est que *les autres instances de concertation ne doivent PAS être monopolisées par des questions d'opportunité*. Face à la complexité d'un projet tel que la LNPCA, il est rationnel de « segmenter » la réflexion : tout ne peut pas être discuté partout et tout le temps. En particulier, au stade d'avancement du projet, *les réunions locales doivent avant tout permettre de discuter des tracés et variantes*, de partager l'information avec les riverains, répondre aux inquiétudes légitimes, mais *pas de discuter de l'opportunité de trouver un tracé*. Il en va du respect des participants qui viendront aux réunions pour cela.

Il en est de même pour la concertation sur chaque gare ou aménagement du réseau existant. Ce n'est pas l'opportunité de chaque gare qui devra y être discutée, mais ses conditions de réalisation, son insertion, ses accès etc... Néanmoins, certaines orientations sur les gares n'ont pas été arrêtées à l'issue de la précédente phase de concertation et la Décision Ministérielle qui a suivi (par exemple, gare de Cannes La Bocca et Sophia). Notre association suggère *que soit mis en place un atelier thématique « Gares »*, permettant d'avoir une vue d'ensemble de cette problématique sur tout le projet LNPCA, en lien avec l'aménagement du territoire, et déchargeant ainsi les réunions sur chaque gare de cette problématique d'opportunité. Cet atelier permettra aussi au maître d'ouvrage de communiquer ses éléments d'étude comparative sur la variante Cannes la Bocca par rapport aux scénarios initiaux.

L'Association soutient également le principe des autres ateliers, financement, socio-économie, et environnement.

Plus généralement, nous demandons *que l'ordre du jour de chacune des réunions soit bien défini, circonscrit, et tenu*. Il importe que le maître d'ouvrage le *communiqu[e] suffisamment en amont*. Le



garant doit s'assurer du bon déroulement des débats, et jouer le cas échéant le rôle de modérateur. Si des réunions n'aboutissent pas, garant et maître d'ouvrage doivent en analyser les causes et ne pas laisser les mêmes jeux d'acteur de certains participants perdurer.

A ce sujet, notre Association constate que la concertation de 2016 s'est beaucoup mieux déroulée que celle de 2011, mais que cela reste perfectible.

S'agissant du COPIL, si notre Association peut comprendre que le compte rendu ne soit pas immédiatement produit (le temps qu'il soit partagé et approuvé par chacun des financeurs), il n'en est pas de même pour **les présentations faites en COPIL : nous demandons que le maître d'ouvrage s'engage à les rendre publiques dès le lendemain de ces réunions. Une période limite pour la publication du compte rendu doit aussi être fixée** (2 semaines ?). Par ailleurs, nous demandons, que les éléments qui ont servi de support au COPIL, notamment **les présentations du COTECH** (Comité Technique) **soient également rendues publiques**, y compris s'agissant de variantes écartées, comme cela est le cas sur d'autres grands projets. Notre Association fait la même demande concernant les COTER.

Sujets de fond à débattre ou éclaircir

Gare (Gares ?) Ouest Alpes Maritimes

Durant la concertation de 2016, SNCF Réseau a présenté un projet où l'unique gare TGV sur LN de l'Ouest des Alpes Maritimes était celle de Sophia Antipolis, avec une boucle TER raccordant la LN à Cannes Grasse en Priorité 1, et un passage au nord de la Vallée de la Siagne, très performant en temps de parcours, en Priorité 2. Ce projet était accompagné des études d'impact et d'insertion associée, des études de trafic, de chalandise de chaque gare, trafic routier autour des gares etc... ce qui permettait d'en voir les avantages et les inconvénients.

Une variante dite « Cannes la Bocca TGV », impliquant une déviation du tracé de Priorité 2 par le sud de la Vallée de la Siagne, une éventuelle remise en cause de la boucle TER (dans le cas où Cannes la Bocca serait directement relié à Sophia par un tunnel en Ligne Nouvelle), et de la fonctionnalité TGV de la gare de Sophia, a été soumise à la concertation. Mais sans les études, qui auraient permis de faire une comparaison. Ni même être certain de la faisabilité. Aucun coût n'était même annoncé.

Ces études étant maintenant lancées et ayant sans doute déjà abouties à quelques conclusions, avant tout abandon de l'une ou l'autre des solutions, cette comparaison devra être effectuée, et l'abandon justifié (et non par simple « oubli »). Des réponses devront être données aux objections selon lesquelles par exemple, Cannes La Bocca était moins accessible pour l'ouest du département que Sophia Antipolis, tant en transport en commun qu'individuel. Les trafics doivent être comparés pour les différents secteurs de l'ouest06 selon l'emplacement de la gare TGV. Mais les conséquences d'un allongement des temps de parcours vers les gares TGV de Nice doivent aussi être analysées.

Le point doit également être fait sur l'encombrement routier autour de chaque site de gare, l'encombrement additionnel provoqué par la gare, les projets associés pour y faire face.

Ces solutions doivent aussi être comparées à un scénario où la gare TGV de Cannes La Bocca ne vient pas remplacer la fonctionnalité TGV de la gare de Sophia, mais la compléter, ce qui évidemment maillerait complètement l'ouest06, avec également Cannes centre et Antibes mieux desservi



Gare de Cannes la Bocca

Le point doit être fait sur les différentes variantes possibles de la solution Cannes la Bocca TGV, tant pour les accès P2, que pour la P1 (boucle ou pas boucle), la fonctionnalité TGV de la gare de Sophia, et les variantes qui paraissent les plus intéressantes.

De même les Associations doivent être informées des possibilités d'insertion de la gare elle-même, et les éventuelles reconfigurations du secteur à opérer, et les projets de transport en commun pour la zone de Cannes et depuis les autres grands pôles de l'ouest06 (Grasse, Sophia, Antibes, ...).

Gare de Sophia Antipolis aux Clausonnes

Cet emplacement de gare, non soumis à la concertation par la SNCF, a néanmoins été évoqué dans la concertation par des participants, et c'est celui repris dans la Décision Ministérielle, suite manifestement à un consensus des élus. Il apparaît moins centré dans le technopôle que le Fugueiret. Quelles conséquences sur le tracé OAM1, les possibilités de passage en tunnel, les couts, les accès par transport en commun, l'interface avec la ZAC des Clausonnes ?

Huveaune

Que contiennent les études de passage en souterrain dans la vallée de l'Huveaune ? Car durant la concertation de 2016, il y avait la proposition des élus figurant dans le livret mais aussi celle de TGV Développement sur un shunt d'Aubagne (4 voies en surface de la Blancarde jusqu'aux alentours de la Penne, puis débranchement en tunnel des 2 voies nouvelles pour se rebrancher au sud de la boucle d'Aubagne, voire à Cassis) ou encore celle de FNE (maintien des 3 voies en surfaces, et la LNPCA en souterrain avec les branchements adéquats, ainsi qu'un passage sous Carpiagne).

Saturation – projection de trafic

Les ateliers saturation début été 2016 ont mis à disposition les études de trafics de 2012 comportant les charges de trafics des différents trains TER dans le service envisagé à l'époque (projet complet réalisé en 2023...). Depuis les décisions concernant le « Programme » de Priorité 1 et 2, de tels éléments n'ont pas été remis à disposition. Ils justifient pourtant à posteriori que les services envisagés ne sont pas arbitraires, et correspondent à une demande réellement estimée, qu'il est intéressant de connaître sur les différents secteurs du projet, et qui doit aussi pouvoir être mis en parallèle du trafic sur les autres modes et des potentiels de report.

S'agissant des services TGV, peu d'éléments sont mis à disposition, en dehors de la « contrainte » du nombre de TGV à acheminer en heure de pointe de/vers Nice, et sans que ce chiffre puisse être véritablement compris, ce qui alimente toutes les craintes sur l'utilité de la ligne. Il convient donc de mieux appréhender la demande de déplacements à moyenne et longue distance, la part que peut y avoir le TGV, le volume quotidien de TGV que cela représente selon les destinations, ce qui légitime alors la contrainte du nombre de TGV en heure de pointe. Par ailleurs, s'agissant d'un service à réservation obligatoire, le nombre de TGV par heure n'est pas une notion très parlante pour l'utilisateur. Même si cela fait l'objet d'incertitudes, nous pensons que la SNCF doit communiquer sur le nombre de TGV quotidien vers les différentes destinations, et dont bénéficieront les habitants de PACA (et pas seulement les visiteurs), ainsi que la variété des destinations. D'autant que cela constitue une révolution par rapport à la situation actuelle, ou hormis Paris, Lyon et les autres gares de PACA, il n'y



a en général qu'un seul train par jour vers les autres destinations, et que certaines ne sont même pas desservies sans changement (l'ouest, le Roussillon, l'Espagne...). Tandis qu'à l'avenir, toutes les destinations seront accessibles sans changement et avec plusieurs possibilités par jour, ce qui rendra le train beaucoup plus attractif. Ces éléments rendent aussi le projet plus « désirable » et doivent donc être connus.

Aubagne Toulon

L'Association TGV Développement, a détaillé depuis 2014 une proposition d'aménagements de la ligne existante entre Aubagne et Toulon (shunt d'Aubagne, déplacement de la gare de St Cyr, mise à 4 voies entre Ollioules et la Seyne sur Mer et 3^e voie entre La Seyne sur Mer, Toulon (avec 6 voies à quai comme dans le projet LNPCA), et La Pauline). Selon cette proposition, il serait possible de quasiment atteindre le niveau de service de la Priorité 2, avec 4 TGV et 4 TER par sens chaque heure, sans recourir à la construction de la section de Ligne Nouvelle entre Aubagne et Toulon. Des schémas et graphiques horaires ont étayé cette proposition. A ce jour, SNCF Réseau n'a jamais répondu officiellement à cette proposition en démontrant son impossibilité, son non-fonctionnement etc...

L'Association verse évidemment cette proposition aux ateliers « saturation et alternative » et demande à la SNCF d'en faire l'étude.

Accélération de la Priorité 2, sous phasage de la Priorité 2

Focalisée sur la recherche de tracé pour la Priorité 1, la concertation de 2016 s'est peu intéressée à la Priorité 2. Néanmoins, des demandes d'accélération des études ont été relayées, sans pour autant avoir été reprises dans la Décision Ministérielle (à l'exception des conséquences de la variante « Cannes la Bocca TGV »).

A ce jour, la Priorité 2 est vue comme un bloc (LN Aubagne-Toulon + Aménagements traversée de Toulon + LN Est Var Siagne), mais cette position est difficilement tenable avec les nouvelles orientations gouvernementales annonçant le gel des grands projets. Que ce soit pour enrichir la Priorité 1, ou pour « sous-phaser » la Priorité 2, il convient de connaître les avantages (coûts, intérêt socio-eco, capacité à assurer la desserte) que procurent chacune des sections afin d'être pro-actif et pouvoir faire des propositions avant la prochaine loi de programmation.

En particulier, notre Association considère qu'il est possible de réaliser les aménagements sur la traversée de Toulon sans devoir réaliser en même temps la section de LN Aubagne Toulon, à fortiori en renforçant la ligne existante entre Aubagne et Toulon (cf point précédent). La section de LN Est Var Siagne est la plus urgente compte tenu du temps qu'elle fait gagner. L'argument selon lequel le service TGV ne pourrait être assuré à cause du goulet d'étranglement Aubagne Toulon est discutable : tendance récente à la contraction de l'offre TGV qui diverge des prévisions actuelles, possibilité d'activer quasiment tous les sillons TGV quotidiens aux bonnes heures sur les 3 sillons horaires disponibles quitte à rationaliser l'offre radiale, possibilité de jumeler en PACA des rames TGV avec différentes destinations, possibilité d'un 4^e sillon horaire (avec les investissements du point précédent),
...



Section Nice Aéroport – Nice Ville

La problématique de la capacité de la section maintenue à 2x1 voie entre les deux gares de Nice à absorber le trafic futur revient inlassablement dans les débats et a pollué inutilement de nombreuses réunions : les uns affichent leur certitude, sans que le maître d'ouvrage ne réponde clairement sur les aménagements qu'il envisage, mais qu'il confie en off à l'issue de certaines réunions.

Nous demandons qu'une réunion spécifique et approfondie sur ce sujet ait lieu dans le cadre de l'atelier « saturation et alternative ». En amont de toute concertation sur la gare Nice Aéroport qui se verrait inéluctablement court-circuitée par ce récurrent sujet.

En préalable, le point doit être fait sur la réalité d'études antérieures sur une 3^e voie entre Nice Saint Augustin et Nice Ville, quitte à confesser la légèreté avec laquelle une DUP a pu être prononcée (en concomitance avec la réalisation de l'AUS/voie Mathis), et la crédibilité des coûts annoncés dans cette DUP. Même si ces coûts avaient été sérieux, ils devraient être sérieusement revus à la hausse compte tenu du retour constaté sur la section (réalisée) la plus simple de la 3^e voie entre Antibes et Cagnes sur Mer. Tous les documents émanant de RFF/SNCF postérieurs à la DUP de la 3^e voie convergent sur le fait que la seconde phase réellement étudiée ne comprend que la section Cagnes-sur-Mer Nice-Saint-Augustin (et pas jusqu'à Nice Thiers). SNCF Réseau doit remettre à disposition des participants les éléments qu'il avait donné lors de la concertation de 2011 sur le sujet d'une 3^e voie entre Nice Aéroport et Nice Ville.

A ce stade du projet, le maître d'ouvrage pourrait considérer ne pas devoir dévoiler ses plans précis d'aménagement sur la LNPCA. Néanmoins, s'agissant d'une section relativement « stable » du projet, et indépendante des choix effectués ailleurs, il y gagnerait dans la sincérité des débats. Nous demandons que SNCF Réseau dévoile explicitement les aménagements projetés sur cette section, notamment les mises à 4 voies en entrée/sortie des gares, le court linéaire qui resterait à 2 voies, le redécoupage des cantons, l'homogénéisation des vitesses à 100km/h... et explique le plus pédagogiquement possible comment cette section pourra être exploitée, comment les trains pourront rapidement se succéder, avec des simulations etc... bref faire toute la transparence. SNCF Réseau doit également faire la transparence sur les emprises qu'il entend céder à Nice St Augustin pour le prolongement de la voie Mathis nord, la compatibilité avec ses projets de mise à 4 voies (et donc a fortiori la faisabilité de 3 voies) et mettre fin à toutes les tentations complotistes de certains participants.

Le Conseil d'Administration de TGV Développement Var Nice Côte d'Azur