

# ADEV

## LGV PACA

L'ADEV est favorable à la création d'une liaison LGV pour désenclaver la région niçoise et pour apporter un début de solution aux problèmes de circulation sur l'autoroute ainsi que sur les voies de communication locales.

### DISCUSSION DU PROJET

#### ETENDUE DU PROJET:

Le territoire concerné par le projet est caractérisé par un polygone passant par Aix, Marseille, Toulon, Cannes et Nice. Une extension vers Menton et Monaco est envisagée dans un futur lointain.

A ce stade de la discussion, il faut relever l'absence de prise en compte de la dimension européenne du projet. Nice, métropole frontalière, ne doit pas être considérée comme un terminus en bout de ligne mais comme une ville étape sur une LGV qui continue vers l'Italie et les pays de l'Est.

Cette perspective est consolidée par les efforts que réalise RFI en construisant une ligne nouvelle (200km/h) entre Vintimille et Gènes dont la mise en service est prévue en 2010, soit 10 ans avant la mise en service de la LGV à Nice prévue en 2020. En 2013 ce sera la mise en service de la ligne Gènes Milan, 7 ans plus tôt que la LGV à Nice.

#### LES TRACES POSSIBLES

Comme nous l'avons déjà relevé, la partie Ouest du projet dans la zone Aix, Marseille, Toulon, a fait l'objet de nombreuses hypothèses pour ne retenir que trois types de desserte, à un axe, deux axes et trois axes chacune d'entre elles pouvant être déclinée sous différentes variantes.

Pour la partie Est du projet, la région niçoise entre l'Esterel et Nice, une seule desserte est retenue, elle passe par le littoral et emprunte la troisième voie entre Antibes et Nice.

**Une alternative** à ce tracé, par le moyen pays, est évoquée, sans autre précision si ce n'est celle de l'impact financier.

Nous ne partageons pas l'avis du maître d'œuvre et nous considérons que le tracé littoral n'a de justification que financière. On relève dans le dossier "Synthèse des études techniques de la ligne nouvelle": "*De l'Esterel jusqu'à Nice, si les difficultés topographiques sont moins marquées, c'est l'urbanisation de la bande littorale qui nécessitera la réalisation d'importants ouvrages souterrains.*"

Dans cette approche, on obère dans l'immédiat l'aspect performance et plus tard les possibilités d'extension avec les liaisons européennes.

## JUSTIFICATIONS:

Le tracé littoral, entre Cannes et Nice, est un mauvais compromis entre l'objectif recherché et le prix à payer pour l'atteindre.

Nous avons déjà énuméré les inconvénients de ce tracé, surcharge de la bande littorale, disparition de capacité de traitement du fret, Gare LGV difficile d'accès par la route, coût élevé du projet tunnel, limitation de l'exploitation due à la mixité des voies, fiabilité de la liaison, risque technique, climatique en particulier sur la portion Antibes-Cagnes.

Seul le tracé direct par le moyen pays, reliant l'Esterel à Nice conserve à la LGV ses caractéristiques de liaison à grande vitesse.

Le meilleur temps de trajet Nice –Paris est de 3h30 selon le projet actuel. Il pourrait descendre à 3h15 en empruntant le tracé par le moyen pays.

La liaison littorale, par la troisième voie, sera rapidement saturée. En retenant une prévision de 33 TGV AR par jour à laquelle s'ajoute le trafic de 50 TER AR par jour et de 10 convois de fret, la fréquence des rames sera pour les riverains d'une toutes les 4 minutes en considérant comme période d'activité 8H-20H.

Cette estimation ne tient pas compte du trafic des TGV en provenance de l'Italie et de l'Espagne.

La jeune histoire du TGV méditerranéen nous apprend que les prévisions de trafic sont toujours dépassées comme l'atteste le tableau ci-dessous.

	<b>TRAFIC PREVU</b> <b>voyageurs/an</b>	<u>TRAFIC REALISE</u> <b>voyageurs/an</b>
AIX TGV	1.000.000	1.500.000
VALENCE TGV	1.300.000	1.700.000
AVIGNON TGV	1,7 à 2.000.000	2.400.000

A titre d'exemple, 12 AR TGV étaient prévus pour la gare d'Aix; 20 AR s'y arrêtent aujourd'hui.

Dans l'hypothèse d'aujourd'hui retenant plus de 30 AR TGV pour Nice on peut s'attendre à une majoration importante de ce chiffre qui pourrait atteindre 45 dans les années qui suivront la mise en service de la ligne.

Dans ce cas, l'accroissement du trafic pourra être absorbé par la ligne du moyen pays ce qui ne sera pas possible avec le tracé par le littoral et la troisième voie.

**La fiabilité** du tracé littoral est dépendante de l'alea technique (chute de caténaire, déraillement) qui, selon les experts, serait lourde de conséquences dans une configuration à trois voies. **L'alea climatique** est une réalité en particulier sur la portion Antibes-Cagnes. Dans cette portion le long de la nationale 98, les coups de mer projettent de l'eau salée et des matériaux sur les voies ce qui nécessite d'interrompre le trafic ferroviaire.

Cet alea climatique trouve son origine dans la modification du profil du littoral consécutive aux travaux d'agrandissement de la plate-forme aéroportuaire de Nice.

Un courant littoral balaie d'est en ouest la côte du nord de l'Italie et de la riviéra française. Ce courant, le Ligure, transporte les matériaux, sable et galets provenant des fleuves côtiers, et les dépose sur le littoral: plage de Nice, St Laurent, Cagnes et Antibes, assurant ainsi la stabilité du bord de mer.

Depuis l'agrandissement de l'aéroport ce courant est dévié vers le large et ne dépose plus de matériaux sur le littoral à l'ouest de l'aéroport. Au fil des années, la mer a déjà repris une partie du littoral entre Cagnes et Antibes et la nationale 98 a perdu une voie. Ce phénomène d'érosion est inexorable, la mer grignote un peu plus chaque année la plage et s'approche petit à petit de la voie ferrée. Si rien n'est fait rapidement, la nationale 98 est condamnée et le seul rempart contre l'envahissement de la mer sera la voie ferrée avec des conséquences graves sur le trafic.

Une liaison ferrée à vocation internationale ne peut courir ce risque et le tracé par le moyen pays est une alternative pour s'affranchir de cet alea.

## ADEV

### PROJET ALTERNATIF – TRACE DIRECT PAR LE MOYEN PAYS

#### VARIANTE #1

Une voie directe entre l'Esterel et Nice passant entre Grasse et Cannes évitant ainsi les zones fortement urbanisées.

Ce tracé part de la région du Muy, traverse l'Esterel et débouche dans la plaine du Var.

Cisaillement en deux branches: l'une vers Nice-Centre, l'autre pour une liaison future vers Turin sous le Mercantour.

Ligne nouvelle est entièrement conforme aux caractéristiques d'une LGV (vitesse).

Gain de 15 minutes sur la proposition passant par le littoral et la ligne classique.

Création d'une gare intermédiaire à Mouans-Sartoux, en liaison avec la desserte TER Grasse-Cannes.

Création d'une autre gare multimodale dans la plaine du Var en liaison avec le tramway et la ligne Nice-Digne.

Dans cette hypothèse, **tous** les TGV emprunteraient ce tracé.

Le réseau littoral actuel et la troisième voie resteraient exclusivement réservés à l'usage du trafic local des TER et du fret.

Le tunnel Cannes-Antibes, inexistant dans le projet de troisième voie, n'est plus justifié.

Le coût de ce tracé serait de 2,86 Md€ pour 70 km de voie dont 10 km de viaduc et 36 km de tunnel.

# ADEV PROJET ALTERNATIF – TRACE DIRECT PAR LE MOYEN PAYS – VARIANTE #1



## **ADEV**

### **PROJET ALTERNATIF – TRACE DIRECT PAR LE MOYEN PAYS**

#### **VARIANTE #2**

Une voie directe entre l'Esterel et Nice passant entre Grasse et Cannes évitant ainsi les zones fortement urbanisées.

Un tronçon reliant Cannes marchandise à la LGV vers le Var..

Desserte des gares d'Antibes et de Cannes par quelques TGV empruntant la voie littorale jusqu'à Cannes marchandise

Ligne nouvelle à partir de Cannes-marchandise pour rejoindre la LGV dans le moyen pays.

Dans cette hypothèse, la majorité des TGV emprunteraient le tracé de la variante #1.

3 ou 4 TGV feraient du cabotage sur le littoral ce qui allongera le temps de parcours de ces trains.

Le tunnel Cannes-Antibes ne semble pas justifié.

# ADEV

## PROJET ALTERNATIF – TRACE DIRECT PAR LE MOYEN PAYS – VARIANTE #2

