

LGV PACA

Concertation Septembre-Décembre 2011

Pourquoi il faut poursuivre les études sur plusieurs fuseaux dans les Alpes Maritimes et ne pas sélectionner dès aujourd'hui le fuseau médian ?

Contribution aux Groupes de travail géographiques

Rémi QUINTON (Décembre 2011)

LGV PACA

Concertation Septembre-Décembre 2011

Pourquoi il faut poursuivre les études sur plusieurs fuseaux dans les Alpes Maritimes et ne pas sélectionner dès aujourd'hui le fuseau médian ? Contribution aux Groupes de travail géographiques

Contexte

De septembre à décembre 2011 a lieu une concertation sur la LGV PACA, en vue d'un système ferroviaire global permettant l'augmentation de la desserte TER et TGV en PACA. 4 scénarios sont soumis à la concertation, représentant une combinaison sur chaque secteur de Marseille à l'Italie de différentes variantes. Pour le secteur allant de la frontière 83/06 à Nice, ces 4 scénarios se résument à 2 variantes fonctionnelles :

- Pour les 2 variantes, une section de LGV intersectant la ligne TER Cannes Grasse entre l'A8 et le sud de Grasse puis rejoignant la future gare TGV de Nice aéroport. Une gare TGV/TER Ouest Alpes Maritimes (OAM ou ouest06) est positionnée à l'intersection de la LGV et de Cannes-Grasse. Pour une correspondance vers Cannes, les passagers changent de train dans cette gare.
- Dans une des 2 variantes (scénario 4), une virgule relie la LGV à l'ouest à la ligne littorale à l'est en direction de Cannes (en s'appuyant éventuellement sur la ligne Cannes-Grasse)

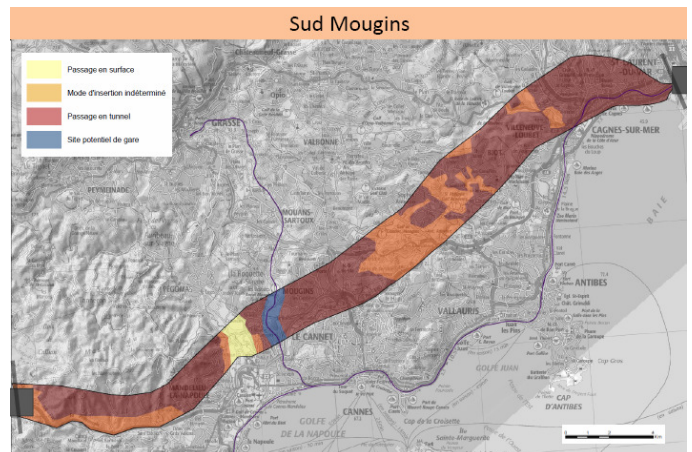
Deux autres variantes fonctionnelles ont été discutées en groupe de travail, qui avaient été à priori écartées en amont de la concertation en raison de leur surcoût :

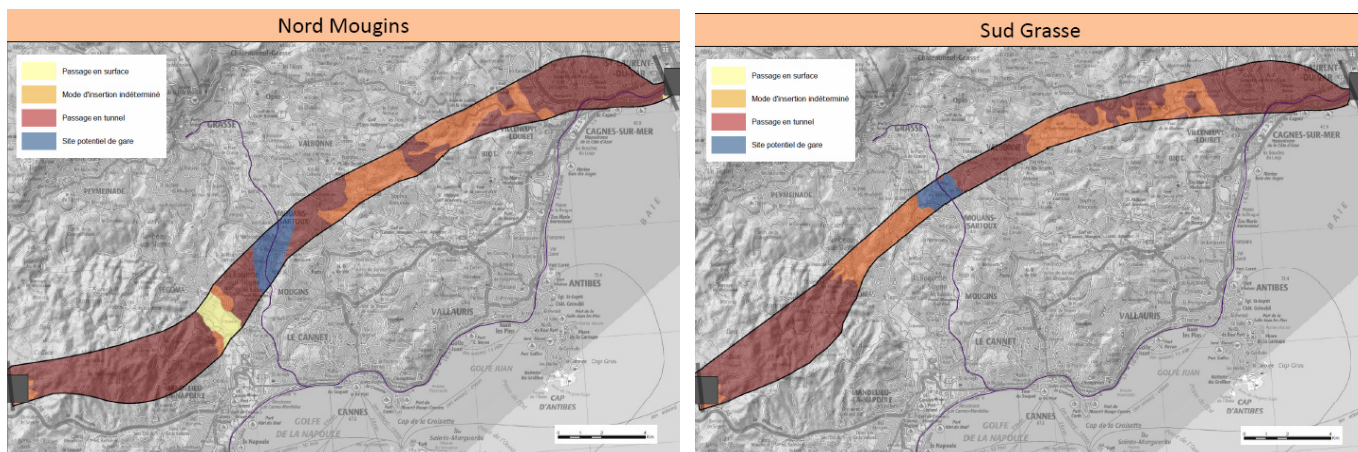
- Le positionnement de Ouest06 sur le site de Cannes Marchandise (La Bocca) en semi enterrée (intégrant un raccordement à la ligne littorale), ou au droit de la gare de Cannes centre en souterrain (sans possibilité de raccordement)
- Le positionnement de Ouest06 au droit de la gare de Grasse en souterrain, la LGV ne rejoignant pas Nice aéroport mais une gare TGV de Nice situé à St Isidore, la LGV continuant vers Nice St Roch, avec une option de raccordement souterrain à Nice Thiers.

Parmi les variantes retenues, 3 fuseaux ont été soumis à la concertation pour la section de LGV (section G) :

- Fuseau sud (G1 Sud Mougins, nord A8)
- Fuseau médian (G2 Nord Mougins, sud Mouans Sartoux)
- Fuseau nord (G3 Sud Grasse, ~Plan de Grasse, Nord Mouans Sartoux)

Chacun de ces fuseaux entraîne une localisation différente de la gare ouest06





Bilan des discussions dans les groupes de travail

Parmi les personnes qui se sont positionnées sur les fuseaux

- pas de demande sur le fuseau nord, jugé trop loin de Cannes
- fuseau sud envisageable seulement si un nouvel échangeur peut être mis en place sur l'A8, entre celui de la pénétrante et celui de La Bocca. Une éventuelle concurrence entre les 2 gares de ouest06 et Cannes est relevée. Néanmoins la gare de Cannes étant uniquement desservie par des TGV d'origine Paris et Marseille, l'ensemble des autres destinations nationales et internationales ne sera accessible que depuis la gare ouest06. Par ailleurs, sans virgule de Cannes, les TGV via Cannes seront beaucoup plus lents que ceux de ouest06, en utilisant depuis Est Var la ligne classique de l'Esterel via St Raphaël. Il est donc important que, en soit, la gare de ouest06 ait une bonne zone de chalandise, ce qui va en faveur du fuseau sud.
- Préférence d'une « majorité » sur le fuseau médian (mais on ne peut pas en déduire que cela représente la population locale), pour sa proximité avec 2 échangeurs de la pénétrante et son positionnement équilibré au sein de l'aire Cannes-Grasse-Sophia Antipolis

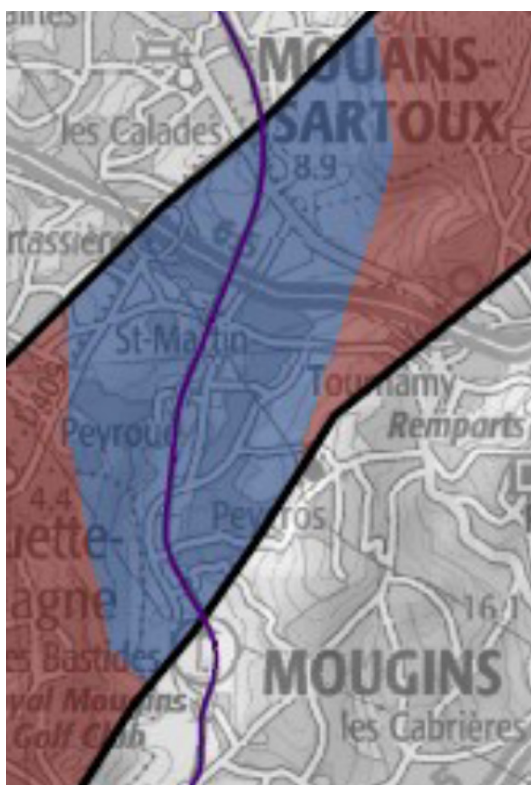
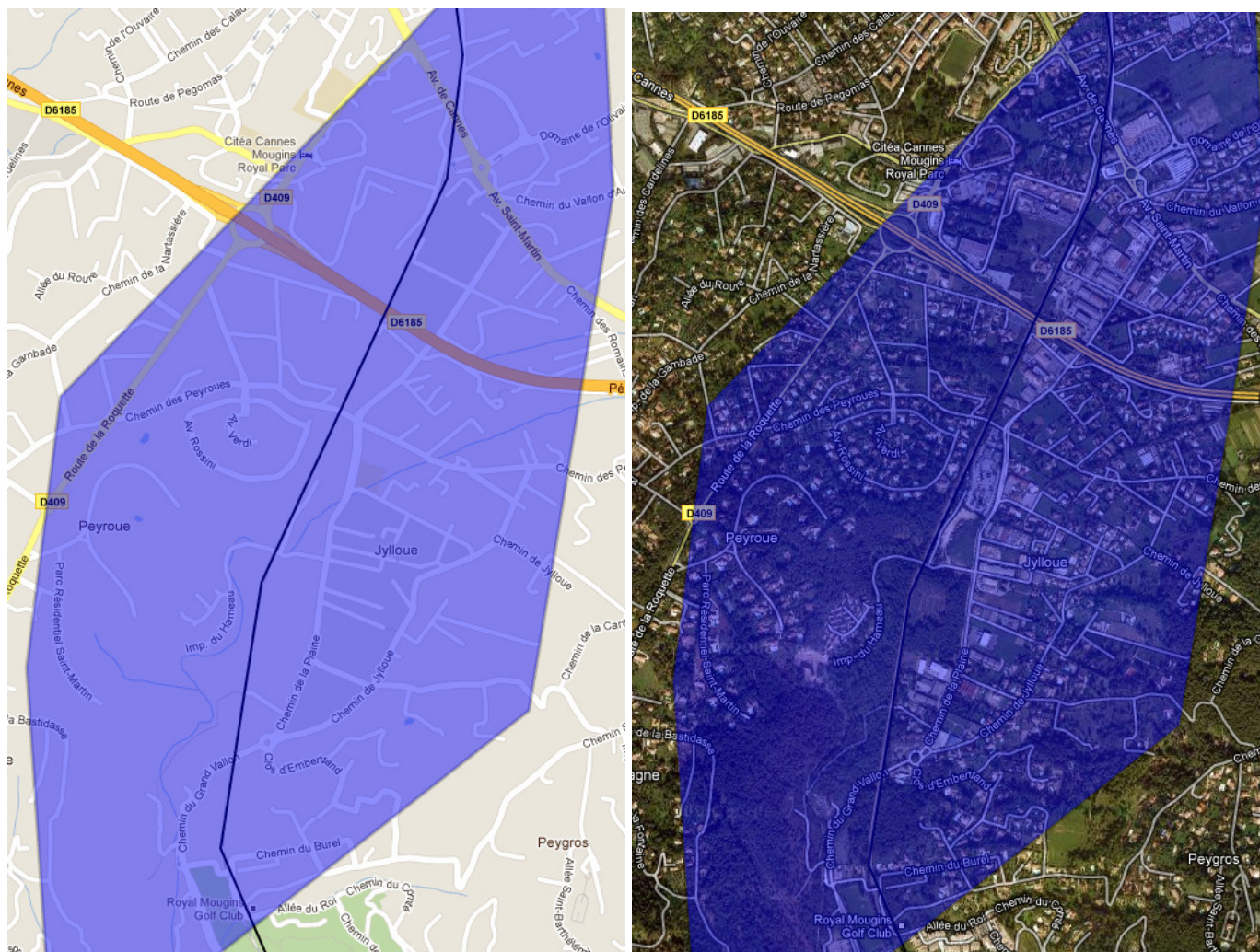
Mais...

La proximité avec la pénétrante dans le fuseau médian est à relativiser et dépendra du positionnement exact de la gare au sein du fuseau (cf ci-dessous).

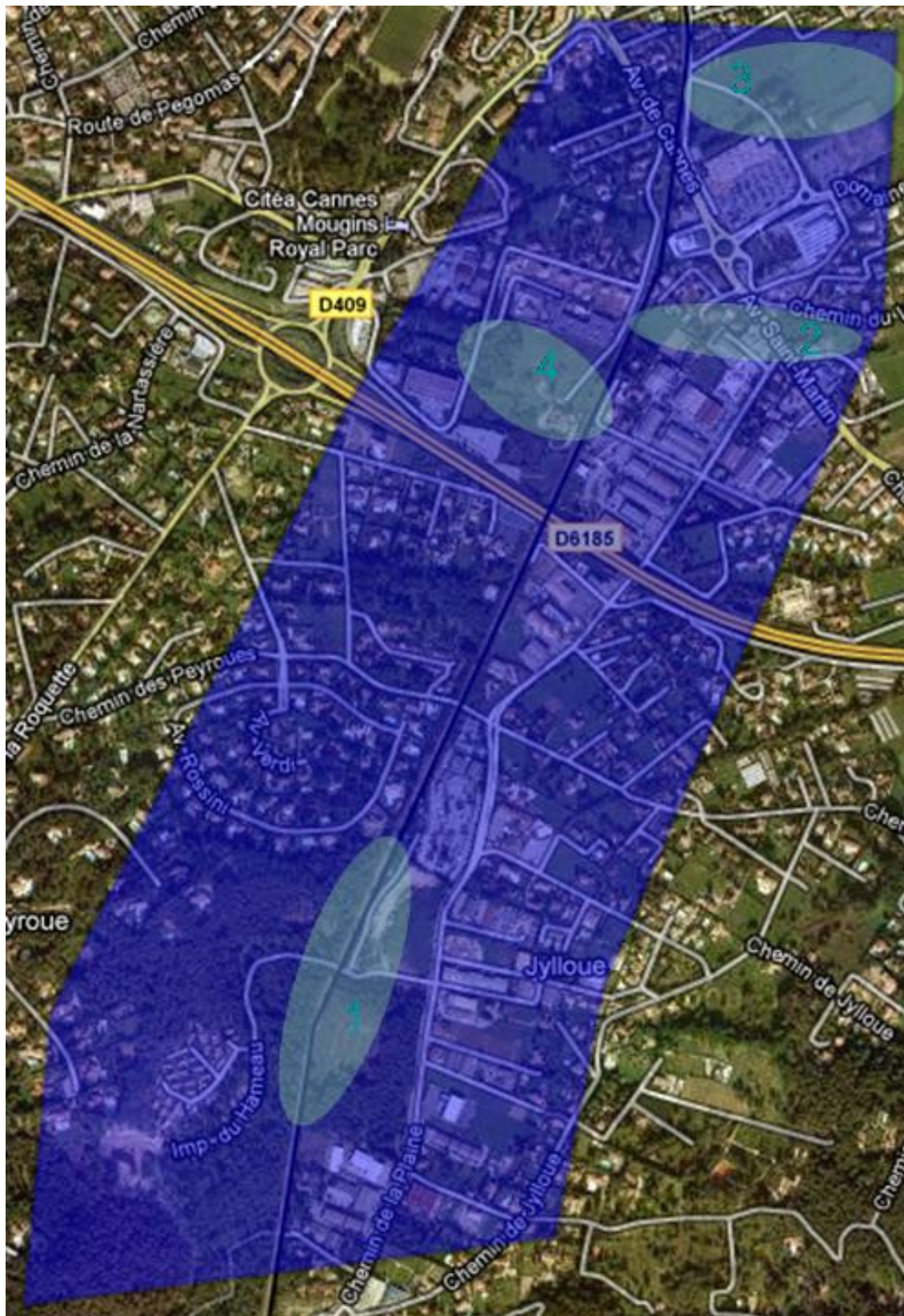
En outre, pour une partie des concertants, il y a surtout la recherche d'un consensus, en vue de faire avancer le projet, mais sans qu'il y ait vraiment a priori d'arguments particuliers, du moment qu'il y ait la gare ouest06, dont la nécessité a été affirmée plusieurs fois pour qu'il y ait la LGV jusqu'à Nice. Ce qui conduit naturellement à « soutenir » la position d'origine du maître d'ouvrage qui dans ses études complémentaires de 2008 situait la gare aux environs de Mouans Sartoux. Pour autant ces études visaient à l'époque surtout à démontrer la faisabilité et l'intérêt d'une gare ouest06 (et pour cela, il fallait bien la placer arbitrairement quelque part), et indiquaient bien que le positionnement arbitraire ne présageait en rien de son futur positionnement réel. Les documents de la concertation indiquent par ailleurs clairement que le positionnement de la gare doit rester ouvert sur l'axe Cannes-Grasse

La préférence majoritaire sur le fuseau médian est donc très volatile. Cela ne nuira pas à l'avancement du projet, chacun ayant confirmé la nécessité d'une ligne nouvelle. Mais il convient d'examiner les arguments plaidant pour la gare ouest06 au niveau du fuseau médian, mais aussi d'analyser les avantages/inconvénients des fuseaux (hors gare) entre eux, pour une réalisation de la LGV la plus appropriée (ne prenant pas seulement en considération les délais et le budget, mais la recherche de la meilleure acceptation sur le terrain). **Il s'avère finalement essentiel de poursuivre les études sur plusieurs fuseaux, plutôt que de sélectionner dès à présent un seul fuseau, ce que l'apparent « consensus » actuel sur le fuseau médian pourrait conduire à faire.** Un autre consensus ou une autre position majoritaire pourrait alors voir le jour.

Positionnement de la gare dans le fuseau médian



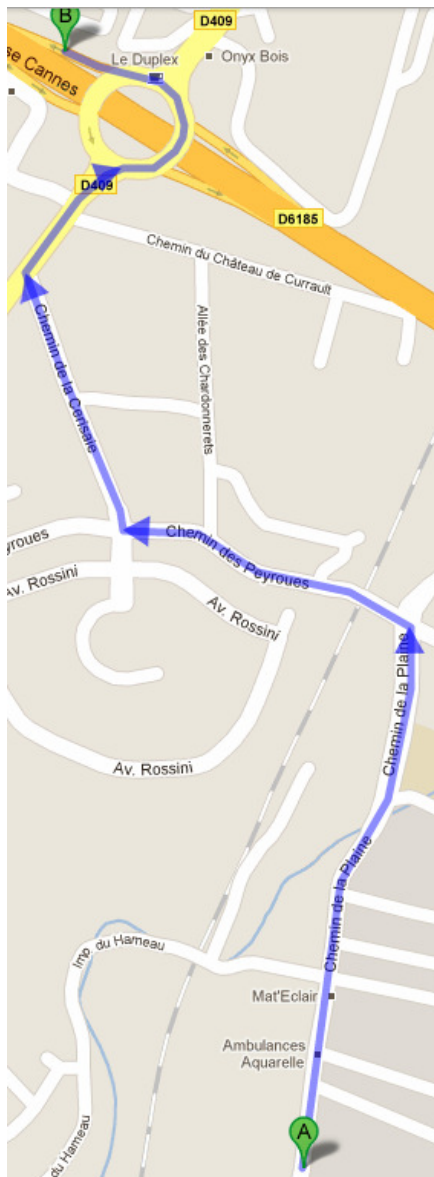
La vue satellite permet d'appréhender pourquoi la LGV devra être souterraine à cet endroit. Pour autant, si le fuseau médian est choisi. Il faudra bien trouver un site pour mettre en place un bâtiment voyageur, des parkings etc... La gare devant être TGV/TER, dans le pire des cas, on peut considérer que le BV TER (nécessairement à proximité de la ligne Cannes Grasse) et le BV TGV soient séparés, mais ils ne peuvent pas l'être de plus de 400m correspondant à la longueur des quais LGV. Dans ce cas, il y aurait un BV à chaque extrémité des quais, ces BVs étant au moins reliés par les quais LGV. Cette contrainte permet de réduire la zone où rechercher des sites de gare. En outre, en vue de rester à proximité de la pénétrante, on peut se restreindre à ne pas positionner la gare trop au sud.



On voit alors la difficulté d'insérer une gare qui soit à la fois à côté de la voie ferrée actuelle, à côté d'une voirie et avec une distance à parcourir jusqu'à un échangeur de la pénétrante la plus courte possible. Analysons 4 sites :

1. Chemin de la plaine/sud pénétrante
2. Avenue Saint Martin / chemin du vallon d'Aussel
3. Chemin des Gourettes
4. Chemin du château de Currault/nord pénétrante

1 – Chemin de la plaine / sud pénétrante



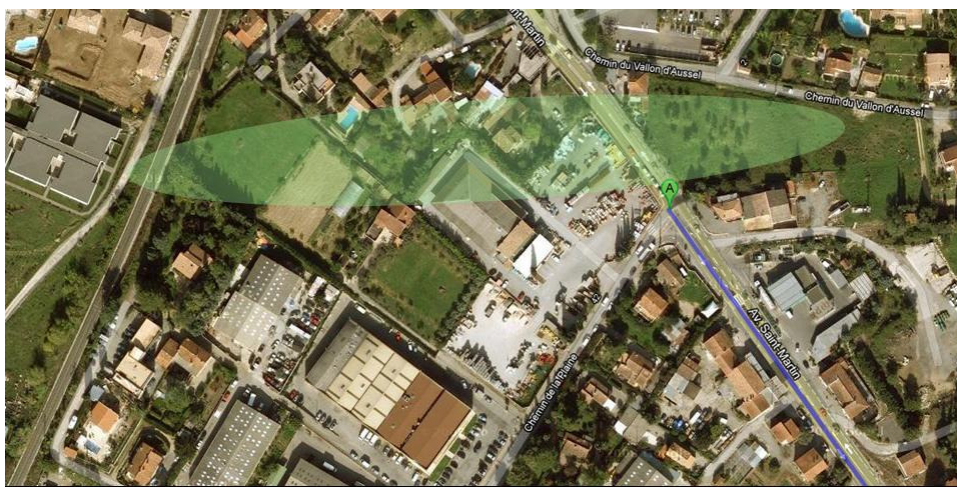
Le 1^{er} site était celui pressenti au moment des études complémentaires de 2008. Il ne nécessite pas de démolition de bâti, l'espace n'est pas contraint, par contre l'accès à la pénétrante est compliqué :

- Vers Grasse, 1.7 km, avec un passage sous la voie ferré en circulation alternée, puis en traversant un quartier résidentiel dont la voirie ne se prête pas à un flux massifs d'automobiles
- Vers Mougins/Cannes, 2.4 km en empruntant l'avenue Saint-Martin, plusieurs carrefours à feu tricolore, souvent congestionnée



In fine, la solution serait de réaliser un nouvel échangeur avec la pénétrante *mais alors, l'intérêt du fuseau médian n'est pas évident par rapport au fuseau sud nécessitant un nouvel échangeur sur l'A8*

2 – Avenue Saint-Martin / Chemin du Vallon d'Aussel

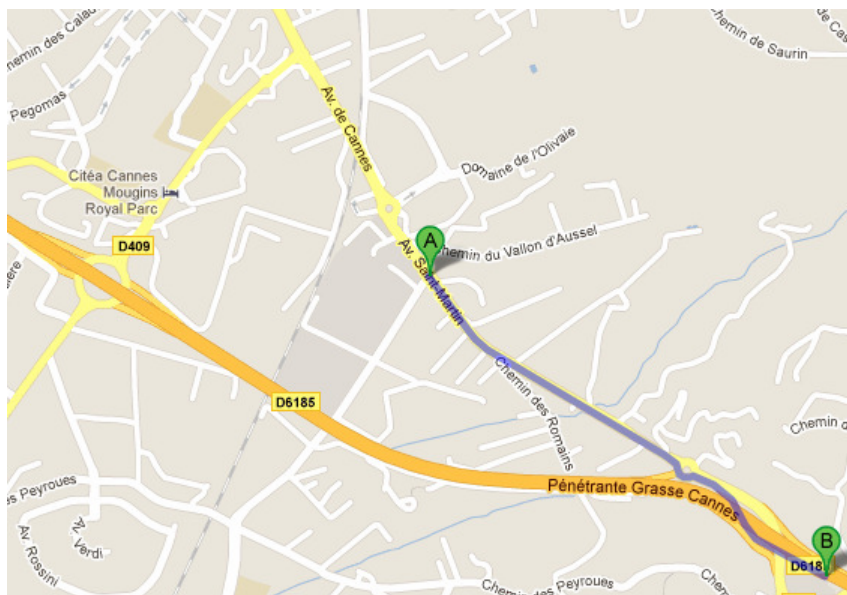


Ce site nécessite beaucoup de démolition de bâti, particulièrement si on veut « centrer » le bâtiment voyageur. Néanmoins, cela peut être limité en séparant géographiquement les fonctionnalités TGV et TER. A l'est des espaces restent disponibles (mais apparemment assez contraint) pour la gare TGV. La gare TER serait à l'ouest, et les 2 gares reliés par le souterrain des quais TGV.

Malgré cela, la toute proximité de quartier résidentiel semble rendre l'inscription de la gare très difficile.

L'accès à la pénétrante se fait par l'échangeur de Mougins (déjà largement saturé), à 1.2 km, pour les 2 directions Cannes/Grasse. Néanmoins, on ne peut exclure qu'une partie des flux rejoindra l'autre échangeur en transitant par Mouans Sartoux.

Par ailleurs les 2 gares TER de Ouest06 et Mouans Sartoux sont très proches (moins d'1km), ce qui rend peu efficace l'investissement dans une gare TER ou pourrait conduire à fermer celle de Mouans Sartoux



3 – Chemin des Gourettes



Ce site est encore plus au nord que le précédent, s'éloigne un peu de l'échangeur de Mougins (1.6 km), et à toute proximité de quartiers résidentiels. Par contre l'inscription de la gare semble plus facile dans un espace moins contraint. Les 2 gares TER de Ouest06 et Mouans Sartoux sont encore plus proches.

4 – Chemin du château de Currault / nord pénétrante



Ce site apparaît intéressant dans la mesure où il est à toute proximité de la pénétrante (1 km). Il est adossé à la pénétrante, les nuisances sonores sont donc jumelées. Quelques démolition de bâti sont peut être nécessaires. La gare est à toute proximité de nouveaux quartiers résidentiels. L'espace n'est pas contraint, mais si la gare était appelée à beaucoup se développer, il pourrait le devenir.

Dans tous les cas, la proximité de quartiers résidentiels peut induire des nuisances au niveau vibratoire, en particulier si pour des raisons de coûts, au droit de la gare, la LGV n'était pas à une profondeur suffisante.

Risques du fuseau médian

Localisation de la gare

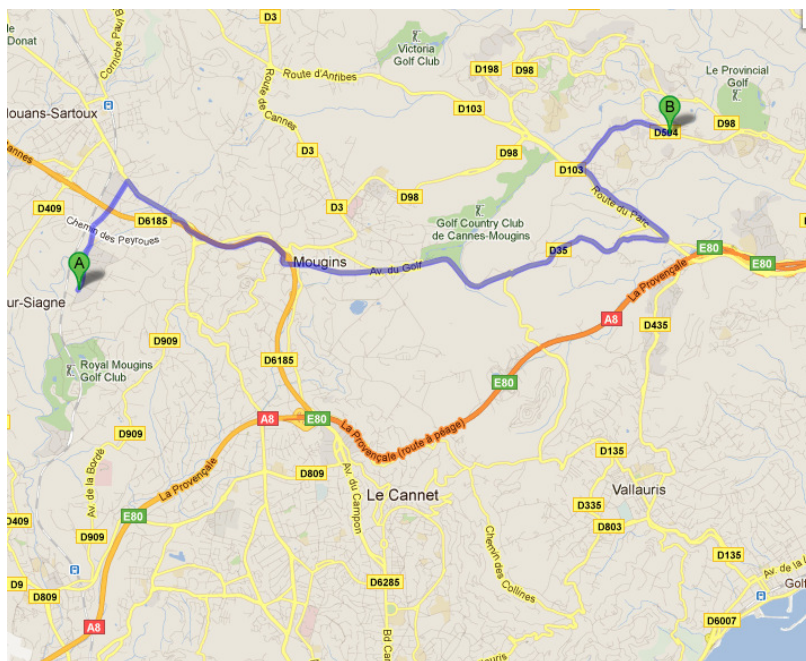
On le voit, si le fuseau médian donne l'apparence d'une proximité avec la pénétrante, le problème devient plus ardue dès lors qu'il s'agit de positionner précisément une gare. Au point que des aménagements routiers tels qu'un nouvel échangeur sur la pénétrante pourrait s'avérer nécessaire et seraient du même ordre qu'un nouvel échangeur sur l'A8 dans le cas du fuseau sud (à la différence que sur l'A8, ce nouvel échangeur répondrait également à un besoin autre que la desserte de la gare TGV).

Il faut également noter qu'en direction de Cannes, la pénétrante débouche actuellement sur l'échangeur de Cannes/Mougins de l'A8, et que celui-ci arrive à saturation. Augmenter la capacité de celui-ci pourrait s'avérer aussi coûteux qu'un nouvel échangeur sur l'A8.

Dans tous les cas, il faut garder à l'esprit que c'est 3 millions de passagers annuels qui arriveront en voiture à la gare, et que cela a forcément un impact sur l'ensemble de la circulation si de quelconques goulets d'étranglement existent.

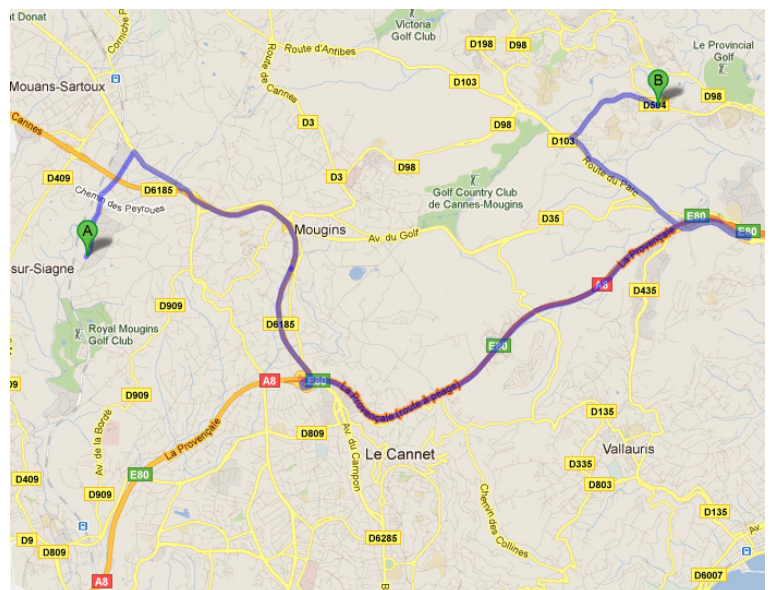
Accessibilité Sophia Antipolis

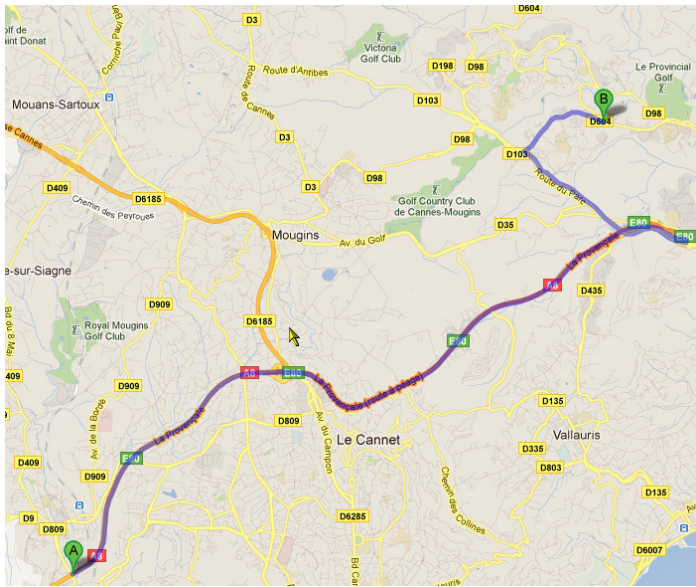
La problématique de l'accès à Sophia Antipolis a également été mise en avant. Pour autant, cela ne permet pas de différencier les 2 fuseaux médian et sud.



Depuis la gare du fuseau médian et par la route de la Valmasque, il y a 12 km pour un trajet de 16 min. Mais la route de la Valmasque est congestionnée aux heures de pointes. Outre les flux de Sophia, elle supporterait ceux de Antibes, Biot, Vallauris, Golfe Juan...

Par l'autoroute, il y a 17 km et 17 min, mais avec risque de congestion sur l'échangeur de Cannes/Mougins





A contrario depuis la gare du fuseau sud, il y a 16 km (incluant 1 km entre la gare et un potentiel échangeur sur l'A8) et 13 min, sans risque de congestion à l'échangeur de Cannes/Mougins qui n'est pas sollicité.

Par ailleurs un nouvel échangeur sur l'A8 pourrait éventuellement désaturer celui de Cannes/Mougins

Viaduc de la Siagne

Hormis la gare, le viaduc de la Siagne dans le fuseau médian passe relativement près de Pégomas (alors que dans le fuseau sud, il sera plus proche de l'A8, donc les nuisances se cumulent, ce qui est toujours mieux).

Section hors tunnel

Il n'y a pas de possibilité de jumelage avec l'A8 dans le fuseau médian. Ce qui signifie que toute section aérienne introduira de nouvelles coupures dans le territoire, qui pourrait créer beaucoup d'opposition. Passer systématiquement en tunnel entraînerait à contrario un surcoût. In fine, en choisissant un fuseau qui permet « naturellement » des sections hors-tunnel, on pourra financer plus facilement les tunnels qu'exigeront les riverains et les communes traversées.

Autres fonctionnalités potentielles

Par ailleurs, le fuseau médian n'offre pas d'autres fonctionnalités potentielles que la grande vitesse entre ouest06 et Nice aéroport. Par exemple, il ne recèle aucun autre site potentiel de gare. A contrario le fuseau sud permettrait d'envisager dans le futur une gare complémentaire à Sophia Antipolis. Cela ne veut pas dire que cela doit être fait, mais garder la porte ouverte sur une telle option n'est pas inintéressant. (Dans le cadre de la LGV Bretagne Pays de La Loire, un complément a été apporté au projet d'origine, postérieurement à la Déclaration d'Utilité Publique, il s'agit de la virgule de Sablé pour laquelle des associations s'étaient battues, consistant à relier par des TER empruntant la LGV, Laval à Angers : sa faisabilité n'a été possible que parce que les fuseaux judicieux ont été choisis à l'origine... même sans intégrer cette virgule). Dans le cas présent, garder la possibilité d'une liaison ferroviaire entre Nice et Sophia Antipolis et Ouest06 est important.

Il apparaît également difficile de jumeler le fuseau médian avec une autre infrastructure à construire, comme un TCSP entre Sophia Antipolis et l'ouest du département.

Virgule de Cannes

Enfin le choix du fuseau a probablement un impact sur le coût de la virgule de Cannes. Plus la LGV sera au nord, plus le linéaire de virgule sera important. Un coût trop élevé conduirait sans doute à y renoncer, et priver ainsi Cannes, Antibes et Cagnes sur mer d'un gain de temps de ~25 min. Les villes du littoral subiraient donc la double peine d'une gare ouest06 moins accessible et de TGV en gares centrales plus lents.

Conclusion

A ce stade du projet, il est important de garder des options ouvertes, tant pour la localisation de la gare que pour l'inscription du tracé dans le territoire, de ne pas précipiter le choix d'un fuseau, tant que les conditions d'un tracé en son sein ne sont pas mieux connus. Il ne faudrait pas que la précipitation conduise plus tard à une impasse.