Conseil communautaire du 2 décembre 2013

Délibération 8 : Ligne nouvelle – Provence côte d'azur

Tout d'abord, je suis satisfaite qu'un rapport favorable à la réalisation de la Ligne Nouvelle soit enfin porté au débat du Conseil Communautaire.
Ce projet est un combat que nous portons depuis très longtemps.
Malheureusement il a été un long moment confisqué par quelques élus UMP qui ne voulaient parler que du tracé des métropoles du Sud.

Et pourtant pour la ligne à grande vitesse, il est urgent d'accélérer !

Rappelons-nous ! En 2008, la LGV fut promise pour 2020. Avec le tracé MDS, la LGV fut promise en 2023 Et maintenant la Commission mobilité 21 annonce qu'il faut réaliser les extrémités du projet pour 2025, et même 2030. Doit-on comprendre que « plus on avance, plus on recule » ?

Et pourquoi ça n'avance pas ? On nous dit souvent que c'est un problème d'argent ! Non, c'est un problème politique, le dogme de l'austérité et de la réduction des dépenses publiques refusent de voir l'urgence de ce projet. Et pourtant l'argent mis sur le tout routier n'est pas compté !

Cette Ligne Nouvelle, il faut l'avoir construite dans la prochaine décennie, pour le développement économique et écologique de notre département et non pas la retarder pour des raisons de crise économique.

Tout d'abord, je tiens à dire que le plan d'investissement au niveau national retenu à l'issue des travaux de la Commission mobilité 21 n'est pas à la hauteur des enjeux.
Il se contente du minimum : une section de 24km Ligne Nouvelle entre Nice et Cannes, est dans un horizon assez éloigné puisqu'on parle de 2030. C'est pourtant aujourd'hui que tout le monde galère sur l'A8, c'est aujourd'hui que les TER sont bondés, quand ils circulent.

Dans le dossier, il est question de « boucle ferroviaire azuréenne Nice Sophia Cannes Antibes Nice » : on devrait parler de bouclette !

Alors après, il y a les comptables, qui vont vous dire « tout de même, 2.5 Milliards d'€ à Marseille, 4.2Md€ dans les Alpes Maritimes, ça n'est pas rien ».
Certes, mais entre les 2, qu'y aura-t-il ? Rien du tout.

On s'en remet à des investissements qui devraient voir le jour entre 2030 et 2050. Déjà que 2030, ça parait loin, mais alors au-delà…. C'est du délire !

Concrètement, qu'est-ce que cela signifie ? Que nous resterons toujours autant isolés en matière ferroviaire. On aura pompeusement inauguré une nouvelle gare à Sophia Antipolis sur laquelle je vais revenir, et une autre à Nice Aéroport, mais Nice sera toujours à 2h30 de Marseille et 5h20 de Paris. Aucune gare des Alpes Maritimes ne sera à moins de 2h de Marseille : ni Nice, ni Sophia, ni Antibes, ni Cannes. Et en conséquence, même en 2030, ça sera toujours la voiture qui sera la plus rapide !

Avec moins de 2 milliard d'euros supplémentaires (1.7 exactement), au lieu de se contenter d'une section de Ligne Nouvelle entre Nice, Sophia et la ligne Cannes-Grasse, on pourrait prolonger jusqu'à l'est varois. Et les TGV gagneraient alors 40 min ! Et là, le train commencerait enfin à avoir des temps de parcours plus compétitifs que la voiture. Enfin, Nice serait à moins de 2h de Marseille (1h55) et Sophia à 1h35.
Franchement l'intérêt de ce projet n'est pas à démontrer sauf peut-être aux actionnaires de Vinci car l'objectif est bien de diminuer le nombre de voitures sur l'A8.

Alors je note que le rapport indique que la CASA souhaite que tout soit fait de Nice au Muy dès les 1ères priorités, bien mais n'hésitons pas à le dire plus fort et osons aussi nous prononcer pour le tracé le plus simple c'est-à-dire la long de l'A8 au lieu du tracé par Toulon en 2070 !

Je reviens sur notre territoire Sophia Antipolis pour parler de la gare. Je me félicite que la localisation de cette gare revienne vers Sophia Antipolis. Par contre j'ai encore quelques interrogations sur la localisation des Bréguières.
Le dossier de RFF n'est pas aussi optimiste que M. Berkesse sur le report des 2/3 des déplacements de la technopole vers les TER.
Pour que ce report vers les TER devienne une réalité, il faut en créer les conditions, c'est-à-dire :

- que les trains desservant la gare soient performants en temps de parcours,
- que la localisation de la gare au sein de Sophia soit adéquate
- que les conditions soient réunies pour sa desserte par les transports en commun.

La desserte de la gare TGV par les transports en commun, parlons en justement.
On nous annonce, sans plus de précisions, que tout ceci sera fait en association avec les projets de TCSP, le bus-tram d'Antibes Sophia ou le BHNS de Cannes, Sophia 2030, de nouvelles ZAC.

Il se trouve que j'ai relu la présentation sur « Sophia 2030 » et je n'ai rien trouvé de tel.
Je pense que la localisation de la gare ne peut pas être simplement justifiée comme dans le rapport en disant que la commune de Mougins accepte.
Je serais favorable au fait de continuer le débat avec la commune de Mougins bien sûr et avec l'ambition de ne pas excentrer cette gare du cœur de Sophia.
Par exemple, en étant trop éloigné de la technopole, est-ce que les travailleurs de Sophia habitant Nice opteront pour le train. Si vous leur expliquez que certes, il ne leur faudra que 7 min de train mais qu'ensuite, il faudra prendre un Sophicable, un bus-tram puis une navette, alors beaucoup continueront de prendre directement leur voiture et encombreront l'A8.
Je ne suis pas opposée à la localisation aux Bréguières mais je pense qu'il ne faut pas faire d'erreur et ne pas abandonner l'idée d'une gare plus proche des Clausonnes et des 3 moulins. Le débat doit se poursuivre par l'intermédiaire du travail des SCOT de chaque territoire.

Une autre bonne raison d'avoir cette ligne nouvelle dans les meilleurs délais est que grâce à cette ligne, la fréquence des TER sur la ligne littorale pourra considérablement augmenter, bien plus que ce que permet le projet de 3è voie.
Cela deviendra presque un RER ou un métro.
La CASA est directement concernée puisqu'elle dispose de 5 points d'arrêts : Golfe Juan, Juan-Les-Pins, Antibes, Biot et Villeneuve-Loubet.
Néanmoins certaines zones, pourtant à proximité de la voie ferrée, sont à l'écart des points d'arrêt. Ailleurs dans la région PACA, le projet de Ligne Nouvelle est l'occasion de créer de nouvelles haltes ferroviaires, alors pourquoi pas sur la CASA ?
Cela mériterait d'être étudié. Certes c'est la région qui a cette compétence TER, mais rien ne bougera si la CASA n'est pas moteur sur le sujet

Je voterais favorablement ce rapport car il est important que ce projet se fasse, mais avec 2 réserves car il ne doit pas se faire n'importe comment ni n'importe quand :

- la revendication de réaliser dès les 1ères priorités la Ligne Nouvelle jusqu'au Muy devrait être affirmée plus fortement et avec la notion d'urgence.
- La localisation de la gare de Sophia et les questions sous-jacente du développement futur de la technopole de Sophia mériterait un débat plus approfondi

Excusez-moi d'avoir été longue mais c'est la première fois que nous avons l'occasion de débattre ici de ce sujet qui est un élément essentiel de notre aménagement du territoire et de l'avenir économique, écologique de notre secteur mais aussi du département.