Tout d'abord, je suis satisfaite qu'un rapport favorable à la réalisation de la Ligne Nouvelle soit porté au débat, ça change du précédent vote sur le sujet d'un texte du « conseil de développement » très alambiqué, et rédigé par des opposants

Ce projet est un combat porté par les communistes depuis longtemps et s'il aboutit un jour, les communistes pourront être fier d'y être pour quelque chose.
Il a été relancé en 1998 par JC Gayssot sous l'impulsion de Gérard Piel à la région. Des études préparatoires ont ainsi mené au Débat public en 2005.
Mais qu'a fait la droite dans sa décennie au pouvoir de 2002 à 2012 ? Débat public confisqué par les grands élus.
Si au moins cela avait fait avancer le projet, on aurait pu fermer les yeux… mais non, on a beau être dans le département le plus sarkozyste de France, ça ne nous aura pas donné le cadeau d'être desservi par une LGV. Les grands élus UMP se sont entendus sur le tracé des Métropoles du Sud le plus compliqué à réaliser et aujourd'hui, il n'y a toujours rien

Ligne à grande vitesse : il est urgent d'accélérer !

En 2008, la LGV fut promise pour 2020 soit 12 ans plus tard. Avec le tracé MDS, la LGV fut promise en 2023 pendant la concertation de 2011… toujours 12 ans plus tard ! L'étape 2 des études devait démarrer en 2012 mais 2 ans plus tard, ce n'est pas le cas. Il a été proposé à la CM21 de réaliser les extrémités du projet pour 2025, et le phasage cible en 2030 et ces délais sont respectivement devenus 2030 et 2050…. Soit dans 17 ans pour une infime partie du projet ! Doit-on comprendre que « plus on avance, plus on recule » ?

Et pourquoi ça n'avance pas ? Car évidemment, une nouvelle ligne de chemin de fer sur la cote d'azur, compte tenu de la topographie, de l'urbanisation incontrôlée, c'est cher !

Mais ça répond pourtant à un besoin, alors pourquoi en est-on-là ? La crise du système capitaliste financier et l'austérité, qui empêche précisément de répondre aux besoins des populations, et qui les étouffe au sens propre et figuré. Cette crise empêche de faire les grands investissements nécessaires à la bifurcation écologique de la société, à la transition écologique.
Et pourtant, il faut arrêter de croire qu'il suffirait d'attendre de sortir de la crise économique, de voir le « bout du tunnel » pour commencer à creuser les tunnels de cette LGV : ce serait ne rien comprendre aux raisons de la crise… dont les causes écologiques sont manifestes. Les énergies fossiles sur lesquelles se base toute notre mobilité vont se raréfier. Et si en 2050, il n'y a pas d'alternative efficace, la population sera piégée. Et elle sera même doublement piégée, car faute d'énergie fossile, il deviendra impossible de construire cette Ligne Nouvelle : il faut beaucoup d'énergie pour les travaux de construction afin de durablement en économiser par le report modal
➔ il faut avoir le courage politique de choisir entre la « contrainte économique » qui résulte de l'idéologie libérale actuelle, et la contrainte physique planétaire, qui se fiche bien de quelque idéologie que ce soit. Cette Ligne Nouvelle, il faut l'avoir construite dans la prochaine décennie, sinon, ça ne sera jamais.

On nous rabache les oreilles du matin au soir que nous ne sommes pas compétitifs. Effectivement, quand je suis coincée plusieurs heures par jour dans les embouteillages, je ne suis pas compétitive. RFF a calculé qu'un usager de la route qui fait Cannes-Nice matin et soir a perdu 6 journées de 24h dans les embouteillages à la fin de l'année ! Ce n'est pas les

salaires qui sont trop élevés, ni les « charges ». Et d'ailleurs puisqu'on parle transport, on voit bien que le « versement transport » devrait être augmenté pour que nous soyons compétitifs

Les priorités du gouvernement

Le gouvernement actuel reste empêtré dans la logique austéritaire du précédent. 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 et ne pouvait faire que de nombreux décus dans les différents territoires. Pour notre région PACA, il se contente du minimum sans lequel la région, et notre département en particulier sombreraient dans une thrombose et une paralysie totale des déplacements. Et ce 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.
Je voudrais rappeler qu'on nous concède 24 km de ligne ferroviaire sur la Cote d'Azur, sachant que de Marseille à Nice, nous sommes la région la moins bien dotée avec seulement 10cm de rail par habitant (contre 50cm en moyenne dans le reste de la France). Et pourtant en PACA, on se déplace deux fois plus que la moyenne : 16% des kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier payant national le sont en région PACA, qui ne représente pourtant que 8% de la population française

Ce minimum qu'on nous octroie, c'est ce que certains appellent dans leur jargon, « le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréen ». Et avant qu'il n'y ait toute une communication pour embellir le peu qui nous est consenti, les techniciens appelaient ça « SOUS-phasage RESTREINT ». Restreint, vous avez bien entendu, on nous a consenti quelque chose de « restreint » : je ne vous le fais pas dire ! 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 optimistes, 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, sans rire, entre 2030 et 2050. Déjà que 2030, ça parait loin, mais alors au-delà…. Franchement, j'aimerais bien que tout ceux qui sont à ce conseil, et moi la première, on la voit de notre vivant cette Ligne Nouvelle !

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 !

Et pourtant, ça ne coûterait pas beaucoup plus cher de faire mieux

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 TGVs 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

J'attire en effet votre attention sur un point : avec ce que propose le gouvernement, un TGV, en partant de Nice, va emprunter la Ligne Nouvelle, desservir Sophia, poursuivre jusqu'à la ligne Cannes-Grasse et bifurquer sur celle-ci vers le sud. Puis arrivé en bas de la ligne à Cannes la Bocca, il va falloir qu'il rejoigne la ligne littorale en direction de St Raphaël où il va zigzaguer entre la mer et les corniches de l'Esterel. Mais il y un hic : pour ceux qui connaissent, la ligne de Grasse est dirigée vers Cannes, pas St Raphaël. Il va donc falloir construire un raccordement temporaire de phasage dans l'autre direction, et compte tenu de l'urbanisation, il sera en tunnel, et en plus chacun sait qu'à cet endroit, on est au bord de la mer, donc le tunnel sera probablement sous le niveau de l'eau.
Donc à un moment donné, pourquoi s'acharner à faire des travaux si compliqués à cet endroit-là, Cannes La Bocca, si le seul but est d'avoir un projet moins bon que si on allait directement au but ? Et puis ensuite, ça coûtera au final plus cher de vouloir faire les choses en deux fois, car en 2050, quand la Ligne Nouvelle atteindra l'est varois, ce tunnel de raccordement temporaire à Cannes La Bocca ne servira plus à rien

Alors vous allez me dire « c'est bien gentil, mais on ne trouve pas 1.7Md€ sous la botte d'un cheval ou dans un excédent non dépensé du budget de la CASA». Certes mais on peut déjà comparer ça aux 6.7Md€ que le gouvernement a déjà prévu : ça n'est que 25% de plus. Et ce même gouvernement a bien décidé de consacrer 5.9Md€ pour la LGV de Toulouse, 3.2Md€ pour Dax, soit 28% de plus que ce que la Commission Mobilité 21 avait envisagé pour les Grands Projets du Sud Ouest (7.1Md€).

Et puis cette rallonge de 1.7Md€ que nous devons obtenir, ce n'est pas un investissement à perte, cela veut dire plus de passagers ferroviaires et moins de voitures, donc plus de recettes. Il faut choisir, est-ce qu'on préfère que les usagers qui se déplacent payent pour le système ferroviaire ou doivent-il aller engraisser les profits des actionnaires de Vinci-Escota via les péages de l'A8 ? Bon sang, ce projet c'est 15 millions de voyageurs en plus dans les trains, 80 millions de passagers ferroviaire en PACA à la mise en service et 110 millions et plus encore à long terme. Alors pourquoi devrait-on attendre de réaliser un projet dont les effets socio-économique sont aussi bénéfiques ?

Alors je note que le rapport indique, mais sans le dire trop fort, que nous voudrions que tout soit fait de Nice au Muy dès les 1ères priorités : tant mieux, mais je crois que nous devrions trouver une formulation plus claire, plus revendicative et bien montré au gouvernement que nous trouvons largement insuffisant ce qui a été acté.

Je ne dis pas ça pour jouer à « Madame toujours plus », mais je voudrais qu'on comprenne bien l'enclavement ferroviaire de la Côte d'Azur : Toulouse est plus proche d'Avignon après avoir traversé 3 régions, que Nice, pourtant dans la même région PACA (Nice-Marseille-Avignon en 3h22, Toulouse-Avignon en 3h05).
Quand on parle de l'objectif de mettre 1h entre Marseille et Nice, certains lèvent les yeux au ciel : mais un peu de géographie, la distance à vol d'oiseau entre Marseille et Nice, c'est 158km, donc 1h, ça ne parait pas extravagant, ni un record du monde de vitesse ferroviaire.
C'est de mettre 2h30 de train comme aujourd'hui qui est anormal ! Ca correspond à une vitesse moyenne de 63km/h, celle d'un pigeon voyageur ! Pour comparaison, entre Bordeaux et Toulouse, ils en sont à 103km/h comme l'aigle royal. Et avec la LGV Bordeaux Toulouse,

ça sera 209km/h, donc plus rapide que l'oiseau le plus rapide du monde : le faucon voyageur en plein piqué.
Nous pendant ce temps là, nous resterons des pigeons jusqu'en 2050 : et je suis sur que dans cette assemblée, si vous soutenez les « pigeons », vous n'aimez pas en être !
On peut admettre qu'on n'atteigne pas l'objectif Marseille Nice en 1h du 1er coup, mais au moins, soyons inflexible sur un objectif de moins de 2h. Au-delà, il conviendra aussi de revisiter les scénario de traversée du Var car vous n'êtes pas sans savoir qu'en passant par Toulon, d'une part c'est très compliqué humainement et techniquement, d'autre part ce n'est pas performant (gain de 10 min entre Aubagne et Toulon, et quasi-rien entre Toulon et Le Muy puisqu'il s'agit de longer la ligne actuelle). Il y aurait un couloir de passage bien plus simple le long de l'A8 via Brignoles avant de se rediriger vers Aubagne. Et ça ferait 40km de moins que les 200km de ligne annoncée aujourd'hui du nord de Marseille à Nice. On aurait rapidement Marseille-Nice en 45 min, ce qui vaut mieux que les 1h30 promise en 2070 via Toulon. Certes ce sont les affaires de nos voisins varois, mais comme cela impacte directement la desserte de la Cote d'Azur, nous avons le droit de dire les choses et ne pas nous enfermer dans un consensus mou qui s'englue. On peut quand même dénoncer que certains élus varois, seigneurs sur leur territoire, disent un coup oui, un coup non, soient à la manoeuvre pour faire choisir les solutions les plus coûteuses, afin d'être sur que le projet ne se fasse jamais ! Il y a peut-être une solidarité des UMP en PACA qui vous empêche de le dire, mais moi, je vous le dis franchement.

La gare de Sophia

J'en viens maintenant à ce qui concerne notre territoire, Sophia Antipolis. Déjà, je me permets de rappeler que les communistes ont influé dans la décision de localiser la gare de l'ouest des Alpes Maritimes à Sophia plutôt qu'à Mouans Sartoux. Gérard Piel en avait fait la proposition il y a plusieurs années, et c'est un de nos militants (Rémi Quinton) qui a poussée cette solution lors de la concertation de 2011 alors que cela paraissait inimaginable au départ (les verbatim des réunions faisant foi). Donc je me félicite de cette gare à Sophia. Mais pas n'importe comment.

Monsieur Berkesse, vous expliquez dans votre rapport que sur les 41 000 personnes rejoignant quotidiennement la technopôle, la « boucle ferroviaire » génèrera un report vers les TER de 2/3 de ces déplacements. Si ça pouvait être vrai, je signerais tout de suite, mais je crains que vous n'ayez fait un copier coller trop rapide du dossier de RFF. Vivement que les élus de la gauche et l'écologie soient plus nombreux dans cette assemblée, ça augmentera la qualité des rapports. Ce que dit RFF, dans la plaquette que j'ai réussi à me procurer, c'est qu'un report vers les TER est possible pour 2/3 des déplacements, car 2/3 de ces déplacements proviennent de zones desservies par les trains de Sophia, c'est-à-dire l'aire Niçoise, le Var et Monaco.
Pour que ce report possible vers les TER devienne une réalité, il faut en créer les conditions, c'est-à-dire :

- que les trains desservant la gare soient performant en temps de parcours, j'en ai déjà parlé je n'y reviens pas
- 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.

Je vais revenir sur ces 2 derniers points, mais avant cela, il y a 2 éléments qui m'interrogent dans ce que RFF annonce :

- les habitants de Grasse et Mouans Sartoux travaillant à Sophia ne seraient pas concernés par la nouvelle offre ferroviaire, pourtant si on regarde le schéma on voit bien qu'il y a une solution
- il y aurait 2 millions de voyageurs à la gare à Sophia, et RFF indique que cela ne devrait pas générer plus de 6200 véhicules supplémentaires par jour (soit 1/3 du trafic d'un centre commercial) : le rapport entre les 2, c'est un rapport 365… Est-ce là l'aveu que 100% des gens qui se rendront à cette gare s'y rendront en voiture ? Et que rien n'est prévu pour les transports en commun ? Décidément, on a connu mieux comme « report modal »…

Cela amène plusieurs questions. Est-ce que, selon vous, l'objectif de cette gare, localisée aux Bréguières comme l'annonce le rapport, c'est-à-dire juste au nord de l'A8, sur la route Mougins-Vallauris, est-ce que l'objectif est de ressortir des cartons le dossier d'un nouveau demi-échangeur sur l'A8 à ce niveau ? Si c'est le cas, nous sommes à la veille d'élections municipales, et les habitants ont le droit de savoir ce qui se trame et d'en discuter pendant la campagne électorale. Il ne s'agit pas de faire comme pour le bus-tram Sophia-Antibes dont on peut penser que certains d'entre vous qui sont restés dans la culture « tout-automobile » du siècle dernier, ne le soutiennent que pour les travaux connexes qu'il permet de faire sur l'échangeur autoroutier d'Antibes. Soyez sur que pour ce qui concerne la gauche et l'écologie, nous veillerons à ce que ce bus-tram se réalise en entier, le plus rapidement possible et que des extensions soient mises à l'étude à brève échéance

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. Est-ce parce que « 2030, c'est trop loin : on a tout le temps d'y réfléchir » ? Dans cette présentation, il n'est pas prévu d'extension du bus-tram, mais il y aurait un « Sophicable » de 2 km de long jusqu'au Clausonnes, qui est la ZAC la plus proche
Ne serait-il pas préférable que les moyens financiers pour un tel mode de transport soient redéployés à l'intérieur de Sophia pour desservir des quartiers enclavés et les pôles d'activité et servir les déplacements du quotidien, plutôt que de relier une gare excentrée ?
Car la localisation excentrée de cette gare par rapport à la technopole mérite qu'on en débatte, et pas en refermant ce débat comme Monsieur Berkesse en refilant le bébé à Mougins : « puisqu'ils l'acceptent à cet emplacement, nous la leur laissons »
Car quels sont les risques de cet éloignement ?

- la difficulté de sa desserte par TC, faute de pouvoir massifier différents flux ne s'appuyant pas seulement sur les usagers se rendant à la gare
- la difficulté d'anticiper les TC, car il est évident que, sans gare avant 2030, ils n'auront pas de justification
- dès lors, le risque est grand de faire de cette gare un gigantesque parking à ciel ouvert, en pleine forêt de la Valmasque, un de nos derniers poumons verts. Les exemples de « gare betterave », ailleurs en France, sont suffisamment nombreux pour que nous ne recommencions pas les mêmes erreurs, bien qu'ici, il s'agirait plutôt d'une « gare lavande »
- ensuite, quelques promoteurs immobiliers tenteront de faire pousser autour des bureaux à la place des champignons, ouvrant la voie à l'étalement géographique de Sophia, alors que les espaces disponibles étant de plus en plus rare, il faut sanctifier des espaces de forêts et densifier dans les zones déjà construites ou en projet (Clausonnes, 3 Moulins). Densifier et diversifier, c'est-à-dire pas seulement des

bureaux, mais aussi des logements et des logements sociaux, des commerces de proximité, de l'artisanat, des activités de loisir etc…

- en étant trop éloigné de la technopole, très peu de 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. Croire à un report vers les TC dans ces conditions est aussi irréaliste que de croire que de Nice à Sophia, beaucoup de gens prendront le TER jusqu'à Antibes puis le bus tram

Par rapport à tous ces risques, je demande que la localisation aux Bréguières soit objectivement justifiée, mais aussi que soit étudiée et discutée, à contrario, une localisation plus proche des Clausonnes, voire entre les Clausonnes et les 3 Moulins.
En effet, dans ce cas, il devient possible de prévoir dès maintenant et sans attendre 2030 les conditions de la desserte future de la gare TGV, par le bus tram, par des extensions à prévoir sur la route de St Bernard et Vallauris, la route du Parc et Garbejaire, par le réseau de Sophicable qui pourra se redéployer ailleurs dans Sophia. Que le maire de Valbonne songe ainsi que sa commune pourrait être ainsi directement reliée à Garbejaire puis à la gare TGV !
Dans ses conditions, dès qu'elle sera construite, cette gare pourra capter majoritairement les déplacements vers les Clausonnes ou les 3 Moulins et les autres déplacements pourront se diffuser plus directement par les TC dans le reste de Sophia, depuis Nice, mais aussi Cannes, Mouans Sartoux, Grasse. Même pour des déplacements internes à la CASA : Golfe Juan-Sophia pourra se faire en 23 min en TER, ce qui pour certains usagers sera la plus efficace des solutions.
On évitera la construction du ½ échangeur sur la route Mougins-Vallauris tout en fluidifiant significativement le trafic de l'A8 et du réseau départemental par le report modal vers les TC et le train
Si Cannes décide de prolonger son BHNS du Cannet vers la gare TGV, alors celui-ci sera du même coup connecté aux Clausonnes et au réseau Envibus de la CASA. Et de nouveau cela pourra se faire avant 2030.

Et puis tout de même, la CASA ne devrait pas être frileuse d'accueillir la gare sur son territoire, ce n'est tout de même pas « pestiféré » comme investissement. Juste au nord de l'A8, ça serait même sur le territoire de Vallauris, alors le maire de Vallauris défend certes très mal sa commune, mais voilà qui pourrait faire du bien à son budget !

Il y a malgré tout un argument pour justifier la localisation au Bréguières, c'est d'être plus proche de Cannes et Grasse, mais au regard des avantages précédents, cet argument n'est pas très sérieux. En provenance de l'autoroute ou de la route de la Valmasque (en voiture ou en bus), il ne faut que 3 min de plus pour se rendre aux Clausonnes plutôt qu'aux Bréguières. Pour les déplacements vers Nice, cela ne change rien car la partie train sera un peu plus courte avec une gare plus à l'est. Pour ceux vers le Var et Marseille (depuis Cannes ou Grasse), les gains de temps du TGV sont suffisamment importants et les 3 min supplémentaires pour se rendre à la gare ne justifieront pas de renoncer au train.

La ligne littorale : un futur métro ?

Grâce à la Ligne Nouvelle, 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 ferré, 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

Financement du projet, financement des études

Le projet soulève de nombreuses questions quant à son financement, dont les réponses restent floues. D'une part le financement des études jusqu'aux travaux. Auparavant, la CASA n'était que traversée par le projet, elle est désormais desservie. Cela mérite donc que son degré d'implication dans le projet augmente, à fortiori quand certains co-financeurs comme Toulon ou le Var, qui n'ont rien obtenu dans les 1ères priorités seraient susceptible de lâcher le projet. Pour que le projet ne se fasse pas sur son dos, il pourrait même être opportun d'avoir les mêmes pouvoirs de décision que sa voisine « Nice Cote d'Azur ».

Quant au financement des travaux, sur ce sujet comme tant d'autres, ne soyons pas frileux. Je profite de l'occasion pour rappeler une proposition du PCF qui nous serait forte utile : récupérer une partie des dividendes des concessions autoroutières. Pour illustrer, Escota et les ASF PACA vont récolter 100 milliards d'euros de péages sur les 50 prochaines années (sur la base du trafic et des tarifs de 2011 dont on ne doute pas qu'ils iront tout deux croissants). Alors cela illustre bien le scandale qu'a constitué la privatisation des autoroutes (en 2005 ?) quand la majorité UMP était au pouvoir. Vous devriez vous mordre les doigts d'avoir pris une décision aussi calamiteuse sur le plan financier

Conclusion

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
- 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