

RÉFLEXION DES AMIS DU RAIL AZURÉEN APRÈS LA PARUTION DE L'ARTICLE DE NICE-MATIN

DU 19 DÉCEMBRE 2021 : TRAIN DES PIGNES LA MÉTROPOLE VEUT MIEUX DESSERVIR CARROS.

L'État a cédé gratuitement la ligne, les biens mobiliers et immobiliers du Chemin de fer de Provence à la Région Sud entre NICE et DIGNE. Ce qui signifie qu'après signature des actes légaux la Région va devenir propriétaire de la totalité de la ligne. La Métropole Nice Côte d'Azur, à juste titre, souhaite mieux desservir la zone industrielle de Carros.

Les Amis du Rail rappellent qu'ils ont attiré l'attention des pouvoirs publics et de la Région PACA, des communes de la plaine du Var et riveraines de la ligne jusqu'à Digne dont la ville de Nice en organisant 4 colloques de 2003 à 2013. (À Saint Martin du Var, Carros (2) et St Laurent du Var). Le thème : routes de la plaine du Var saturées aux horaires pendulaires, offrir un nouvel essor aux dessertes ferroviaires avec le passage en rive droite du Chemin de fer de Provence pour desservir la ZI de Carros- Le Broc ». Ces propositions ont été aussi formulées lors de la création de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) et celle de l'Opération d'Intérêt National (OIN) avec une demande de préservation d'emprises (2 voies) sur la rive droite jusqu'au bec de l'Estéron. Plusieurs scénarios ont été exposés pour construire une voie ferrée (1 à 2 voies) en boucle pour la desserte de la ZI de Carros et retour sur la rive gauche à hauteur du Bec de l'Estéron ou jeter un pont pour rejoindre la ligne Nice > Digne

- via le pont ferroviaire SNCF avec la desserte de ST Laurent du Var, via le Pont de la Manda

via un pont mixte route/rail raccordé à la gare CP de Lingostière, lors du projet du pont reliant la 6202 bis

Nous rajoutons que lors du projet de la création de la ligne 3 du tram nous avons fait la proposition de l'ajout d'un 3^o rail sur la voie du tram (entraxe 1m 435) pour faire circuler les autorails du CP (entraxe 1m) au départ de la gare Nice Aéroport > Lingostière CP pour mieux desservir la plaine du Var. La Métropole nous avait répondu par la négative pour différents motifs.

Aujourd'hui, la Métropole nous propose un ancien projet émis par la ville de Nice que nous avons combattu il y a une vingtaine d'années. La Région vient d'obtenir la propriété de la totalité de la ligne. Au lieu d'affirmer sa volonté de poursuivre sa modernisation avec l'achat de nouveau matériel que nous attendons depuis 10 ans, effectuer les travaux pour la réouverture du tunnel de Moriez et rétablir la liaison Nice-Ville Digne, la Région Sud découperait la ligne du Chemin de fer de Provence en deux parties ?

Une 1^{ère} section urbaine cadencée de Nice CP à Plan du Var ou la Tinée attribuée à la Métropole Nice CA et une 2^{ème} section qui resterait à la Région, Plan du Var ou la Tinée > Digne. Sachant que la desserte de la plaine du Var est la plus rentable du contexte global de la ligne, Plan du Var Digne ne tarderait pas de péricliter. Ce processus ne pourrait pas être une solution d'avenir pour cette ligne et amènerait à échéance sa condamnation. Il ne restera alors du CP qu'une section de voie pour assurer les sorties touristiques annuelles du train vapeur de Puget-Théniers. L'unicité de la ligne remise en cause, les usagers, les populations les plus défavorisées en matière de transport public, les villages de Plan du Var à Digne seraient à échéance des laissés pour compte.

Il n'est pas envisageable que la Région Sud Autorité Organisatrice des Transports Régionaux scinde une ligne ferroviaire que l'État vient de lui concéder. Par contre si la Métropole apporte sa contribution au Chemin de fer de Provence pour développer la desserte de la plaine du Var avec un passage en rive droite du fleuve pour desservir la ZI de Carros-Le Broc, on ne peut que souscrire à cette initiative de développement ferroviaire, mais uniquement sous la gestion de la Région Sud.

Et pourquoi pas l'arrivée du tram en gare de Lingostière CP et créer 1 voie métrique contiguë à celle existante au départ de la gare de Lingostière jusqu'à Plan du Var via la ZI de Carros ? Il en résulterait un cadencement mieux adapté à l'embauche des salariés et le retour au CP de nombreux salariés qui se déplacent aujourd'hui en véhicule particulier.

Pour son unicité, les besoins des usagers, des populations, l'amélioration et le développement du service public dans la plaine du Var, le moyen et haut Pays, la liaison directe avec le département de la Haute Provence, le Chemin de fer de Provence doit rester dans sa globalité de Nice à Digne une ligne ferroviaire indivise sous la gestion de l'Autorité Organisatrice des Transports de la Région Sud.