

COMMUNE DE VILLENEUVE-LOUBET

juin 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

tous vos goûts



sont dans sa nature...

Villeneuve-Loubet
Côte d'Azur
Azur Riviera



• Ligne Grande Vitesse •

CONTACT

Commune de Villeneuve-Loubet

Place de l'Hôtel de Ville
06270 Villeneuve-Loubet

Tél. 04 92 02 60 00

cabinet-maire@mairie-villeneuve-loubet.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

COHÉRENCE ET TRANSPORTS PUBLICS

Dès le 17 janvier 2003, les élus locaux et régionaux se mobilisent unanimement pour mettre en oeuvre le projet Ligne Grande Vitesse (LGV). Cette forte mobilisation s'est concrétisée par la décision du Comité Interministériel d'Aménagement Durable du Territoire (CIADT) d'inscrire le projet LGV PACA dans les huit projets de nouvelles lignes grande vitesse. C'est dans ce contexte que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), dans sa séance du 5 mai 2004, organise un débat public d'une durée de 6 mois sur le projet de ligne à grande vitesse Provence Alpes-Côte d'Azur.

Ce débat a été ouvert le 21 février 2005 et se clôturera le 8 juillet 2005.

Concernée territorialement par le projet, convaincue de la pertinence des ses arguments et soucieuse d'apporter sa contribution au présent débat au nom de l'exigence démocratique, la commune de Villeneuve-Loubet a décidé de réaliser un cahier d'acteur.

Cette culture du débat public et cette force de l'argumentation, la commune les a acquises plus particulièrement lors de l'enquête publique relative à la réalisation de la troisième voie RFF entre Cannes et Nice.

UNE NECESSAIRE LIAISON...

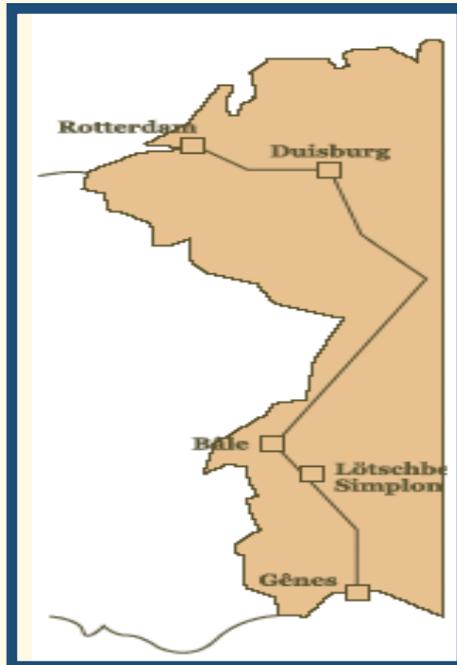
..ferroviaire euro-méditerranéenne

A cette occasion, le conseil municipal de la commune de Villeneuve-Loubet avait voté, à l'unanimité, un projet alternatif consistant en l'enfouissement des voies ferrées. Aujourd'hui, même si cette proposition communale n'a pas été retenue par le comité de pilotage ad hoc, il n'en demeure pas moins que la nécessaire volonté de desservir plus efficacement, par le chemin de fer, les parties du territoire national et européen, doit se concilier avec l'exigence absolue d'intégrer dans cet objectif les spécificités locales de chaque territoire en termes économique, environnemental ou urbanistique.

La réalisation nécessaire d'une liaison ferroviaire à grande vitesse autour de l'arc méditerranéen — et dans le respect des territoires locaux —, offre, en outre, une opportunité unique de définir, dans le département des Alpes-Maritimes, une politique globale et cohérente en matière de transport.

LA MISSION D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le projet de création de LGV pour le Sud-Est s'inscrit dans une volonté de parfaire l'aménagement du territoire français. En effet, compte tenu de l'importance du bassin de population dans cette région et de l'activité économique basée sur le tourisme et les hautes technologies, notamment avec la technopole de Sophia Antipolis, cette région



dispose d'un potentiel de déplacements important qui n'est, à ce jour, que faiblement exploité.

La réalisation d'une telle ligne permettra au réseau ferroviaire d'assurer une précieuse complémentarité avec les lignes aériennes plus particulièrement dans les

trajets entre Paris et les départements du Var et des Alpes-Maritimes.

Si le projet LGV permet de parfaire l'aménagement du territoire national, il entreprend également l'aménagement territorial de l'arc méditerranéen entre Barcelone et Gênes, bassin géographique de plus de dix millions de personnes possédant un fort potentiel économique mais disposant d'infrastructures de transport inadaptées.

Située au cœur de cet arc, cette ligne grande vitesse doit permettre de desservir, dans les Alpes-Maritimes, Nice - voire Cannes et Menton.

En outre, cette ligne grande vitesse permettra d'assurer un relais du réseau européen dans l'axe nordsud par Rotterdam, Bâle, Gênes, Nice, Barcelone, Madrid...



LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT...

...pour la mise en oeuvre du projet

LE PRINCIPE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le développement de l'offre ferroviaire, à la différence du réseau routier, permet non seulement le maillage de territoire mais également la maîtrise de l'énergie dans le cadre du respect du principe de développement durable.

En effet, à l'heure où le coût financier et environnemental du pétrole semble devenir de plus en plus problématique, le développement du réseau ferroviaire, par l'utilisation de l'énergie électrique, contribuera à lutter contre la pollution atmosphérique tout en assurant une plus grande indépendance énergétique.

Toute réalisation d'équipement public en surface, aujourd'hui, se heurte à deux écueils : soit elle se situe en milieu urbain autour d'habitations contribuant ainsi à détériorer la qualité de vie des habitants ; soit elle se situe en milieu naturel, souvent protégé par des règles d'urbanisme, contribuant ainsi à amoindrir le patrimoine national et local.

SOLUTION PROPOSEE DANS LE CADRE DU DEBAT PUBLIC

UN TRACE AU CŒUR DES ESPACES REMARQUABLES

Le tracé, proposé par RFF à Villeneuve-Loubet, passerait au cœur d'espaces remarquables

protégés au titre de la loi "Littoral" ainsi qu'au cœur de l'une des deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique faunistique et Floristique (Massif de Biot et Basses gorges du Loup). A cela, il convient d'ajouter le classement, au titre de la directive "Habitats" du Vallon du Mardaric et des Gorges du Loup. L'ensemble de ces contraintes réglementaires pourrait constituer un handicap certain sur cette partie du territoire et remettre en cause la pérennité du projet présenté.

Par ailleurs, l'expérience en matière de projets d'équipements publics montre que l'implantation de tels équipements entraîne de la part de la population environnante, un fort rejet compte tenu de la transformation brutale de leur niveau de qualité de vie délibérément recherchée.

SOLUTION PROPOSEE PAR VILLENEUVE-LOUBET

L'ENFOUISSEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE

Devant ces difficultés, Villeneuve-Loubet propose l'enfouissement de la ligne à grande vitesse (par exemple sous toute ou partie de l'autoroute A8) entre la limite du Var et Nice. Cette proposition s'inscrit totalement dans la volonté de répondre à l'obligation de protection des sites remarquables du territoire local tout en améliorant, pour les générations futures, leur qualité

de vie grâce à la disparition des nuisances sonores et visuelles. L'obligation de protection du cadre de vie est d'autant plus prégnante que la ligne à grande vitesse, destinée au trafic TGV, devrait également recevoir le trafic grandes lignes ainsi que celui du fret.

L'audace technologique et environnementale de la solution proposée permet de répondre aux attentes fortes d'une population locale en matière de développement durable par **la suppression totale des nuisances sonores et visuelles**

et constitue, dans une région à fort potentiel touristique (Villeneuve-Loubet est surclassée 20.000 - 40.000 habitants), un bel exemple de gestion de l'espace.

Par ailleurs, cette proposition d'enfouissement des lignes TGV, grandes lignes et fret, permet d'éviter une nouvelle meurtrissure dans le paysage urbain venant s'ajouter aux axes structurants sur Villeneuve-Loubet : deux routes nationales n° 7 et 98, des voies ferrées et l'autoroute n° 8.

Dans ces conditions, l'adoption de cette solution conduit, plus globalement, à saisir l'opportunité d'établir de manière cohérente, sur l'ensemble des Alpes-Maritimes, une politique de transport.

UNE OPPORTUNITÉ UNIQUE...

...pour une politique ferroviaire cohérente

SOLUTION PROPOSÉE DANS LE CADRE DU DÉBAT PUBLIC

LA CRÉATION DE DEUX RESEAUX FERROVIAIRES DANS LES A.-M.

L'absence de complémentarité des projets ferroviaires

Le département des Alpes-Maritimes s'est longtemps reposé sur des infrastructures existantes et sur le développement intensif du trafic aérien avec l'aéroport de Nice- Côte d'Azur. En privilégiant ce type de transport, principalement tourné vers l'international ou vers Paris, la nécessité n'est pas apparue, dans un premier temps, de développer de nouveaux réseaux. Récemment, du fait de l'attractivité de la région, on a pu relever l'urgence, en vue de décongestionner le trafic routier, de développer des modes alternatifs de transport.

C'est dans ce cadre qu'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) a été prévu entre Nice et Sophia-Antipolis via Villeneuve-Loubet par la Route Nationale 7. C'est encore dans ce cadre que RFF a lancé une procédure visant à la création d'une troisième voie entre Cannes et Nice destinée à desservir toutes les quinze minutes la plupart des gares du littoral azuréen.

Aujourd'hui, RFF lance un débat public sur le projet de création d'une ligne à grande vitesse.

L'accumulation des projets d'infrastructures ferroviaires sur un territoire aussi limité pourrait conduire à les appréhender globalement. Or, il apparaît que le projet de la troisième voie (RFF) condamnerait, certainement sur le territoire de Villeneuve-Loubet, le projet de réalisation du TCSP, faute de disposer d'emprises foncières suffisantes. En outre, le projet, objet du présent débat, semble totalement occulter l'interdépendance des trafics ferroviaires....

SOLUTION PROPOSÉE PAR VILLENEUVE-LOUBET

Vers une hiérarchisation des trafics ferroviaires

La commune de Villeneuve-Loubet propose de distinguer deux trafics ferroviaires traversant le département :

→ l'un à vocation locale situé sur les voies ferrées actuelles et exclusivement destiné à desservir tous les quarts d'heures (voire toutes les 10 mn) l'ensemble des communes littorales du département

→ l'autre à vocation nationale et internationale destiné à recevoir, sur la nouvelle ligne LGV, les trains à grande vitesse, les trains grande lignes et le fret.

Une offre ferroviaire départementale plus complète pour les usagers.

Cette proposition aurait le mérite de créer un véritable réseau de transport ferroviaire local de type TCSP qui desservirait l'ensemble des gares littorales, de Théoule-sur-Mer à Menton, toutes les 15 mn et même toutes les 10 mn. Les gares de Nice - voire celles de Cannes et Menton - permettraient, dans cette configuration, d'assurer une interconnection entre les différents réseaux. De plus, un choix adapté des équipements roulants du réseau local devrait réduire de manière significative les nuisances sonores actuelles.

Un projet rationalisé

Dans ces conditions, le projet de la réalisation de la troisième voie n'apparaît plus pertinent.

Les crédits alloués pour cette réalisation pourraient être reportés permettant de palier, pour partie, les surcoûts générés par l'enfouissement de la ligne à grande vitesse.

A ceci s'ajouterait le financement européen spécifiquement lié à la réalisation d'un tronçon transfrontalier. En outre, la proposition de la Commune de Villeneuve-Loubet

reste, aujourd'hui encore, pertinente dans la mesure où, alors que la mise en service du tronçon Antibes-Cagnes-sur-Mer était prévue pour 2007, les travaux n'ont pas encore débuté et les acquisitions foncières sont en cours de négociation. De ce fait, il peut être légitimement avancé que le délai séparant la mise en service de la troisième voie du début des travaux de la ligne à grande vitesse sera nécessairement réduit limitant ainsi le retard de la mise en service efficiente d'un TER tous les quarts d'heure.

La Commune de Villeneuve-Loubet reste persuadée de l'absolue nécessité de réaliser une ligne à grande vitesse garante du développement économique dans la région PACA.

Néanmoins, elle insiste sur les conditions de réalisation de cet équipement qui doivent intégrer les nouvelles exigences en matière de politiques publiques : la quête de la cohérence du projet par la rationalisation financière et l'impérieuse nécessité d'assurer pour les générations futures une meilleure qualité de vie.

CONCLUSION

Les solutions préconisées par la commune de Villeneuve-Loubet permettent :

→ La réalisation d'une ligne grande vitesse - grandes lignes, frêt- desservant Nice, voire Cannes et Menton et traversant le département, par enfouissement pour respecter le cadre de vie

→ La desserte locale, par le réseau actuel, de toutes les villes du littoral, toutes les 15 voire 10 mn

→ L'affectation des coûts de réalisation de la 3^{ème} voie à l'enfouissement de la ligne grande vitesse - grandes lignes, frêt.