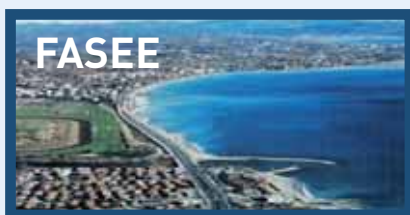


# FEDERATION DES ASSOCIATIONS DU SUD-EST POUR L'ENVIRONNEMENT

juin 2005

## → les cahiers d'acteurs

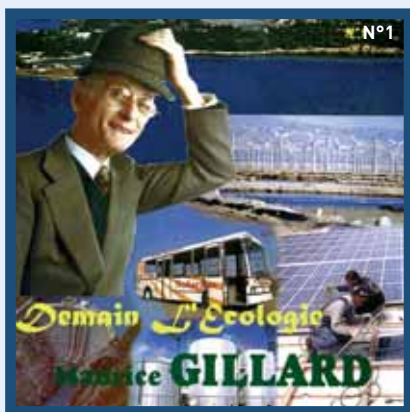
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Association loi 1901

Enregistrée le du 24 Mars 1975

n° 10347



### CONTACT

**Dr Maurice Gillard Président**

Cidex 428 ter

06330 Roquefort-les-Pins

Tél. 33 (0)49 377 0168

Fax 33 (0)49 377 1317

Email : maurice.gillard@free.fr

## LA LIGNE NOUVELLE UNIQUE OCCASION D'UNE REFLEXION GLOBALE SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

La Fédération des Associations du Sud-Est pour l'Environnement, qui oeuvre depuis plus de vingt ans, n'a jamais failli à sa vocation de rassembler les acteurs de terrain de l'ensemble du monde associatif et scientifique de toutes disciplines, non seulement pour contribuer à une analyse écologique et environnementale de l'aménagement du territoire sur l'ensemble de la région et plus particulièrement sur la Cote d'Azur, mais aussi pour agir au niveau

administratif quand la nécessité l'y oblige. Parmi la bonne centaine de dossiers de remise en cause des P.O.S des plans d'urbanisme et de permis de construire on peut noter les grands dossiers traités ; les Marinas de Villeneuve Loubet, l'affaire de la villa Pellerin au Cap d'Antibes, l'annulation du schéma directeur de Canne Grasse Antibes, et plus récemment encore l'annulation du plan départemental des déchets, confirmé par la cour d'appel de Marseille.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV PACA

# LIBERER LE LITTORAL...

## LA LIGNE NOUVELLE... UNIQUE OCCASION D'UNE REFLEXION GLOBALE SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE POUR LE XXI<sup>e</sup> SIECLE

A l'heure du protocole de KYOTO, de l'effet de serre et ses conséquences sur l'hydraulique planétaire, les écologistes que nous sommes, qui depuis plus de 20 ans, dénoncent ce qui s'avère aujourd'hui exact ; les effets désastreux de la pollution induite à plus de 70% par l'anarchie et l'incoordination des moyens de transport polluant, ne peuvent qu'applaudir à la réflexion sur le transport ferroviaire, **alternative acceptable**. Si on respecte quelques conditions incontournables. (photo1)

Là, comme dans bien des domaines, **l'écologie nous apprend** à penser **"globalement pour agir localement"**.

En effet tous les acteurs en parlent mais ne vont pas au bout de leur réflexion et surtout ne proposent aucune ligne directrice, ce que ce débat va nous permettre de préciser, nous l'espérons. Première condition incontournable :

Trois étages d'étude sont à faire concomitamment, pour penser vraiment **globalement**.

**1)** Les relations interrégionales et internationales

**2)** Les relations interdépartementales

**3)** Les relations intercommunales  
Chaque niveau à sa problématique particulière, mais que l'on doit impérativement penser globalement pour aboutir à une réflexion **coordonnée** et à des **actions cohérentes**, et surtout efficaces compte tenu des conséquences sur les budgets.

Les Trois réseaux doivent être attentivement étudiés en parfaite coordination. C'est à dire avec un



système de rabattement des réseaux communaux vers les TER et des TER vers les TGV avec un "cadencage" précis et coordonné

**Le réseau communal** doit être entièrement (85%) de surface pour pénétrer dans le tissu urbain ou périurbain avec un **"cadencage"** précis des horaires et une étroite **connexion**. Le bus ou trolleybus communal doit arriver sur le quai de gare RER et le RER sur le même quai que le LGV (photos 2, 4, 5).

Les correspondances entre les réseaux doivent être strictement **cadencées et corrélées** pour rendre le transport efficace, attrayant et rentable.

Nous voyons par là qu'à l'évidence les rôles sont bien différents mais strictement complémentaires. Ils ne doivent pas être confondus, le réseau communal doit largement irriguer chaque commune pour **rabattre** les passagers vers les RER ou les gares multimodales en surface.

**Les réseaux départementaux**, par contre, étant donné la configuration géographique en ligne de crêtes perpendiculaire à la mer, doivent impérativement être semi-enterrés (65%) pour créer une **jonction des**

**vallons et des vallées** à 1 ou 2 Km du littoral saturé. **Il faut libérer ce littoral** qui fait la beauté et la richesse internationale de nos sites, de tous trafics routier ou ferroviaire ; C'est notre premier impératif pour réussir ce projet pilote d'intérêt National, Européen mais aussi et surtout **international**, le financement allant de pair.

La proposition d'une holding Internationale avait déjà chiffré un projet 10 fois moins coûteux que l'A8 bis, pour enterrer sous les voies existantes ; les nationales du bord de mer, la voie ferrée, une 2 fois 2 voies de Mandelieu à Nice.

Les élus en ont décidé autrement. Aujourd'hui il faut profiter de **l'occasion unique** qui nous est donnée pour repositionner l'ensemble du ferroviaire et du routier littoral en une jonction des vallons (routière et ferroviaire) à vocation départementale comme nous l'avions proposé dans notre ouvrage : **"Demain l'Ecologie"** (photo 1) pour résoudre à la fois les problèmes de traversées Est Ouest du département et Nord Sud des vallons et des vallées.

Quant au **réseau international et interrégional LGV** replacé dans cette

# ... ENTERRER LES POLLUTIONS

réflexion globale, nous permet de le définir plus exactement dans ses véritables atouts, il ne doit en aucun cas être couplé avec la ligne historique TER qui sera réaménagée en deçà ou en dessous du littoral en zone urbaine, et qui n'a absolument pas la même vocation.

Si l'on veut valoriser les avantages de la Ligne à Grande Vitesse c'est-à-dire le haut débit et la vitesse, elle doit être pratiquement linéaire et donc uniquement (95%) souterraine sauf aux trois ou quatre sorties envisagées des gares multimodales dans la vallée de la Siagne pour irriguer Cannes, Grasse, Sophia Antipolis, la vallée du var, l'Est Varois et le Mentonnais. Une relation directe avec le centre de Nice par la voie **des chemins de fer de Provence** rénovée est possible. Son raccordement en souterrain avec la ligne du réseau Italien, par une gare multimodale proche de la frontière et du littoral est une bonne solution.

Nous pouvons considérer en fait que de Nice à Mandelieu nous avons à faire à une conurbation et que **ces deux ou trois gares seraient au cœur de cette conurbation.**

Nous aurons donc à étudier de manière globale et concomitante un réseau communal dense avec **rabattement "cadençage" et connexion horaire** avec le réseau départemental, un réseau intra départemental comprenant la ligne historique repositionnée ou elle ne dégrade pas le paysage et les bretelles vers Grasse, la Vallée du Var, la vallée de la Cagnes, Sophia-Antipolis, Sospel. Enfin des connections directes à partir des gares multimodales **vers les ports** de Cannes, de Nice, de Villefranche qui à une vocation véritablement internationale et de Menton.

Il est bien évident que dans ces conditions la LGV n'a absolument pas vocation à serpenter d'une ville à l'autre sur le littoral et que Marseille et Toulon auront bien plus



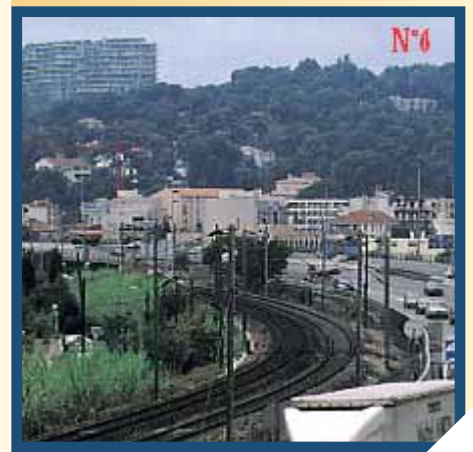
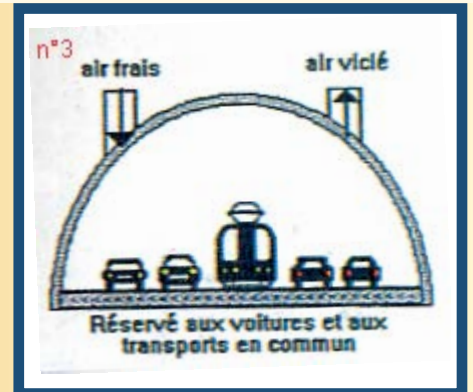
d'avantages à s'y connecter par un réseau départemental les concernant. D'ailleurs Aix au moment de la réalisation de la voie ne sera qu'un faubourg de Marseille.

Une réflexion pour être vraiment globale et efficace doit comprendre des études déjà faites du réseau routier, local et départemental, autoroutier et national désormais du ressort des départements

La vocation de la Ligne à Grande Vitesse sera donc, et nous en sommes d'accord, de desservir rapidement l'inter-régional et l'international. Bien évidemment le Fret international, la nuit les wagons lits n'étant pas à l'ordre du jour, sera assurée par la **LGV** à l'heure des programmations sophistiquées.

C'est le prix à payer pour répondre aux critères de KYOTO nécessaire et suffisante pour prévenir les cataclysmes et surtout les **pathologies respiratoires** et les **pollutions** mises en évidence par de récentes études plaçant Nice, Antibes et Cannes parmi les villes les plus polluées de France "*Ça m'intéresse (Mai 2004)*"

Il est vain et inutile de faire des discours sur le rôle pilote des Alpes Maritimes ou de son pôle d'excellence qu'elle ne peut s'attribuer que si elle prend conscience que plus que 60% de sa pollution est dû à l'intensité du trafic routier et aéroportuaire, et plus en été, période dangereuse pour les plus fragiles.



# POLE D'EXCELLENCE INTERNATIONAL

Ce n'est pas seulement la Ligne LGV qui résoudra le problème de pollution dans le département des Alpes Maritimes mais bien en plus une jonction des vallons couplée à un RER semi-enterré desservant lui, et c'est son rôle, le cœur de toutes les agglomérations du littoral Menton, Nice, Cagnes, Villeneuve, Antibes, Cannes et Mandelieu.

La qualité de vie, de l'environnement, de la santé, de la sécurité des populations passe par ces obligations incontournables. C'est l'occasion de résoudre l'ensemble des problèmes de transport à moindre coût, en coordonnant les projets et les impératifs pour les rendre complémentaires et cohérents.

A ce sujet on doit également profiter de ce débat pour remettre à l'étude **les transports maritimes**, comme nous l'avions développé dans notre contribution au débat sur le port de Nice.

Par aéroglisseurs, en cabotage pour les petits ports de St Tropez à Menton, les porte containers pour les grands ports ; Sète, Marseille, Toulon, Nice, Gênes et Barcelone qui doivent développer ce trafic qui est à notre sens le moyen le plus adapté pour le transport des marchandises.



## En conclusion

Depuis plus d'un demi siècle en matière de transport dans les Alpes-Maritimes plus qu'ailleurs vraisemblablement, les décisions ont été prises au coup par coup, dans l'urgence et sans une vraie réflexion commune aux opérateurs et aux usagers.

Aussi jouant la facilité les pouvoirs publics ont stérilisé les plus belles plages de notre littoral qui sont l'atout touristique majeur de la Côte d'Azur.

Cela me fait bien évidemment penser à ces Maires inconscients qui une première année défoncent une route fraîchement faite pour mettre des canalisations d'eau, la referment soigneusement pour la rouvrir l'année d'après pour les canalisations d'électricité et la troisième année pour les canalisations de gaz, ce qui abouti à doubler voire tripler le coût et massacrer les chaussées.

Comme cela n'a pas été fait pour **L'A 8 bis** et l'on en a vu les conséquences la LGV est l'occasion du siècle pour la Côte d'Azur et son prestige de repenser globalement, comme nous tentons de le faire, la politique globale des transports,

Aussi la première objection et proposition que nous faisons et sur laquelle devrait se pencher votre Commission, c'est le temps ridiculement court que vous accordez à un débat sur un projet qui occupera tout le 21<sup>e</sup> siècle, ce qui a été déjà soulevé par d'autres associations que la nôtre et dont la réalisation est prévue pour 2020.

Quatre mois pour une concertation et la mise en place d'une décision me semble absolument irréaliste.

En croyant gagner quelques mois, non seulement vous risquez de perdre beaucoup plus de temps, mais encore beaucoup plus d'argent et de déceptions en plus. Nous vous demandons d'allonger de 12 mois ce travail de réflexion et de concertation. L'occasion nous est donnée de repenser l'aménagement du territoire de notre département à partir de la réflexion sur la Ligne Grande Vitesse.

Elle pourrait devenir l'axe d'un projet pilote pour faire véritablement des Alpes Maritimes et de la Côte d'Azur un **pole d'excellence** en matière de tourisme, de culture et de science, ce projet doit, et c'est les conditions que nous y mettons, pour mobiliser le monde associatif et la population.

**1)** être une étude globale de **tous les transports** pour aboutir à une véritable cohérence et ne pas avoir à refaire dans 20 ans ce qui aurait dû être fait il y a 20 ans

**2)** profiter de ce projet pour **débarasser le littoral** de ces verrues qui le défigurent depuis un demi siècle, que sont la ligne ferroviaire en particulier entre Cannes et l'Esterel et entre Antibes et Nice ainsi que les voies routières littorales N7 et N98.

**3) Libérer** enfin Nice Antibes et la côte en général du plus gros pollueur Azuréen que constitue le dangereux aéroport puisque avec la LGV on pourrait le déplacer comme la majorité des aéroports du monde à 20 minutes du centre de la conurbation, sur un site deux cent fois moins peuplé. Rappelons à cette occasion qu'entre les risques de Tsunami, d'inondation du Var et de tremblement de terre, l'aéroport est réellement mal placé si ce n'est pour faire un vaste parc d'attraction international.