

ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT CONCERTÉ ET HARMONIEUX D'ANTIBES - JUAN-LES-PINS

avril 2005

→ **les cahiers d'acteurs**
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Association pour le Développement
Concerté et Harmonieux d'Antibes
Juan les Pins

CONTACT

Marcel SAUVAN

Siège social: 2 Corniche des
Cougoulins 06600 ANTIBES

Tél. 06 72 21 10 79

Maison des Associations
288 Chemin de Saint-Claude
06600 ANTIBES

N° Immatriculation Sous-Préfecture
GRASSE : 006 101 8162.

JO 1^{er} juillet 2000 et 3 avril 2004

e-mail : assoproter@libertysurf.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LE CHAINON MANQUANT

1- Situation actuelle :

La LGV PACA est le chaînon manquant de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes.

Nos voisins italiens et espagnols agissent avec un grand dynamisme pour que cette ligne soit prise en considération par la CEE comme partie intégrante du corridor N° 5 Kiev - Lisbonne.

Nous devons enfin harmoniser nos positions avec les leurs.

C'est également un des grands projets qui doit permettre de favoriser :

- la maîtrise des trafics

automobiles et poids lourds sur l'A8,

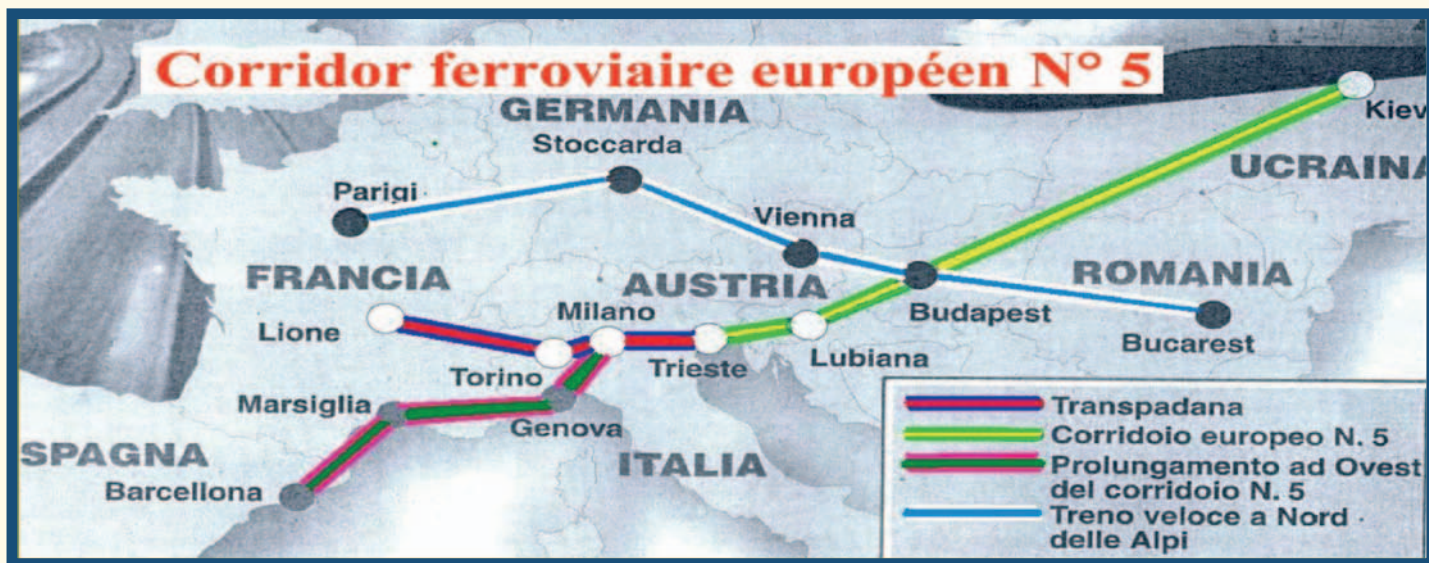
- le trafic **grande vitesse**, **grande capacité** et **fret** entre les métropoles de Milan, Gênes, Nice, Toulon, Marseille, Montpellier et Barcelone,

- la libération des sillons nécessaires à l'offre des TER de la ligne littorale avec la mixité (fret / voyageurs) des deux voies de la ligne nouvelle,

- le développement du territoire avec une politique de renouvellement urbain équilibrée.

UNE LIGNE A VOCATION INTERNATIONALE...

...répondant au potentiel de *développement* de l'arc méditerranéen



2 - LE DOSSIER DU DÉBAT PUBLIC.

Très dense, il met essentiellement en avant la rentabilité de l'opération et l'amélioration du temps de parcours entre Paris et les métropoles de Toulon et Nice.

Nous aurions aimé voir figurer au dossier :

- La prise en compte, dans la construction d'un système de transports durable, de l'émergence de nouveaux opérateurs qui apparaîtront à cause de la nécessité européenne d'ouvrir les sillons de fret et de voyageurs.
- Des études sur l'évolution du matériel roulant d'ici à 2020.
- Des études prouvant la nécessité de réaliser la troisième voie littorale entre Antibes et Nice, dans le cas où les deux voies nouvelles de la LGV assureraient le délestage recherché. (*étude SETEC préalable à l'enquête publique 3^{ème} voie littorale*).
- Une évaluation financière et des délais de réalisation devant tenir compte non seulement de la situation prévisible en 2020 de l'opérateur commercial actuel, mais aussi de la présence d'autres opérateurs concurrentiels (appel d'offres ouvert à la CEE).

Pour en tirer un meilleur profit et afin d'éviter une mise à niveau des ouvrages et la modernisation de la ligne littorale "sur le dos" de la Région, le maître d'œuvre **doit mieux gérer** l'utilisation et l'entretien des infrastructures existantes. (cf. rapport Haenel - Gerbaud).

3 - CHOIX DU PASSAGE DANS LE DÉPARTEMENT DES ALPES MARITIMES :

Nous sommes pour une ligne totalement indépendante de la ligne littorale d'AIX à VINTIMILLE.

Ce projet devrait s'articuler sur une voie mixte TGV - FRET afin de lui donner une **dimension internationale** et non une réalisation franco - française qui se terminerait à NICE. Son plus : contribuer amplement à la maîtrise du trafic des poids lourds sur l'A8.

Les liaisons aux cités, littorales ou intérieures, devraient s'effectuer avec les TER (ex. Grasse - Cannes - Nice / Nice - Carros - Puget-Théniers) et les voies routières disponibles en 2020.

Ce projet doit tenir compte des améliorations apportées par nos voisins italiens sur la ligne VINTIMILLE - FINALE LIGURE (mixte fret / voyageurs) soit, sur

74 km de ligne modifiée, 61 km de tunnels permettant ainsi une moyenne de 200 km/heure (opérationnel en 2012), et par les Espagnols associés au Ministère des Transports français, par la mise en concession de 44,4 km dont 8,3 en tunnel bi-tubes entre PERPIGNAN et FIGUERAS (fin des travaux prévue en 2009).

Voici quelques liens URL pour information :

http://www.trail.liguria.it/Interventi/Raddoppio_GE-XXmiglia/storia.html

http://www.trail.liguria.it/Interventi/Raddoppio_GE-XXmiglia/previsioni.html

http://www.trail.liguria.it/Interventi/Raddoppio_GE-XXmiglia/prima.html

Nous sommes en 2005, il est quand même grand temps de penser à un projet qui permettra de ne pas cumuler sur le bord de mer et dans les zones urbanisées :

le fret, les TER, les grandes lignes, le TGV en plus de l'A8 et du tramway !

Nous devons respecter la DTA

(Directive Territoriale d'Aménagement) des Alpes- Maritimes qui stipule :

■ "Les relations terre - mer doivent être prises en compte à l'occasion de tout aménagement afin de fonder un véritable projet de paysage pour le littoral." (Page 80)

UNE LIGNE INDEPENDANTE DU LITTORAL...

... qui doit assurer la mixité voyageurs-fret

- "Traitement cohérent des déplacements et des paysages du front de mer." (Page 48)
- "Préserver les perceptions visuelles. Éviter un gaspillage d'espace." (Page 49).
- "Projet de mise en valeur du front de mer." (Page 81).
- "Objectifs de libérer des espaces au sol en priorité le long du littoral." (Page 81).
- "Étendre l'urbanisation de manière limitée dans les espaces proches du rivage." (Page 81)
- "Créer une transparence visuelle et de parcours au travers de ces espaces pour favoriser les accès à la mer." (Page 81)
- "Re qualifier les espaces situés en front de mer." (Pages 43,48,72,80,81)
- "Assurer un traitement, en terme de paysagement, et de prise en compte des nuisances, de la route de front de mer qui constitue aujourd'hui une coupure entre l'urbanisation et le rivage et qui est destinée à devenir à terme un boulevard urbain". (Page 81)
- "La préservation des sites et des paysages naturels représente un des 3 objectifs majeurs de la DTA" (Page 137)

- "En évitant tout aménagement inapproprié le long des axes départementaux" (Page 59)

4 - CHOIX DES GARES NOUVELLES

Les 12 gares TGV françaises :

- *Une au cœur de la ville* : LILLE (comme la plupart des gares italiennes de la ligne **alta velocita**)
- Un cas particulier : LYON avec 3 gares

Gares périphériques et intermédiaires :

- **5 échecs** : Lyon Saint Exupéry – Le Creusot – Mâcon– Vendôme – Amiens

- **5 succès** : Aix – Ile de France – Avignon – Valence – Roissy et les trois futures gares nouvelles du TGV Est :

- Champagne Ardennes (à 5 km de Reims) – Meuse (à 30 km de Bar le Duc) – Lorraine (à 30 km de Metz et Nancy).

Selon ces exemples, il faut donc trouver pour la LGV-PACA une solution qui garantisse au mieux : la proximité des liaisons intermodales, le développement urbain, les activités d'affaires autour des gares, la vitesse des liaisons TGV.

Notre position : nous pensons judicieux

de **placer la future gare du département entre Nice St-Isidore et Nice Lingostière**, lieu adéquat qui réunira :

- la proximité de l'aéroport de Nice (4 km) par voie rapide,
- le train des Pignes qui devrait être transformé en TER Nice / moyen pays en 2020,
- le TER de la voie littorale,
- l'A8 et la voie de contournement de NICE "la Turbie – Antibes Nord".

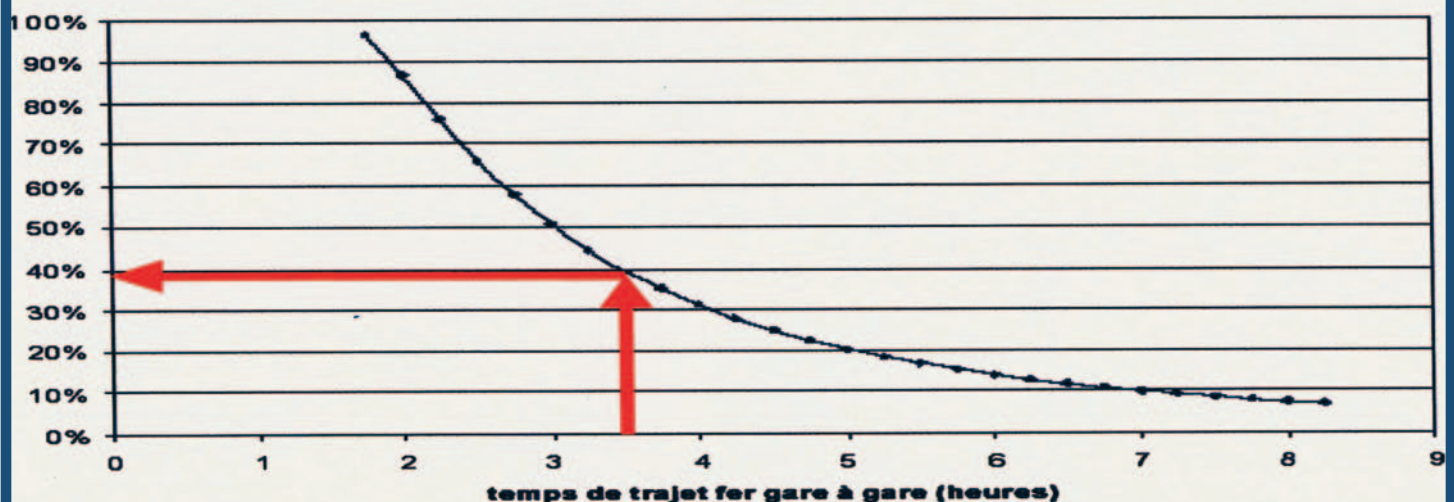
Il est nécessaire d'établir la liaison historique **Paris – Nice à 3h35** maximum. Cela permettra le partage modal, le délestage d'au moins 40% du trafic aérien national de l'aéroport de Nice, tout en favorisant son développement international.

Dans le département du Var, nous proposons deux autres gares ou points de bifurcation :

- **Environs du Muy** - afin d'assurer les liaisons du haut Var (Draguignan, Les Arcs, Trans, etc.) et de la Côte varoise (Fréjus, St Raphaël, Ste-Maxime, St Tropez).

- **Environs Nord de Toulon** - liaisons du Luc, le Lavandou, Hyères, Brignoles, aire toulonnaise.

Partage modal fer avion



UN INVESTISSEMENT DURABLE...

... et une alternative au transport poids lourds pour l'A8

5 - MAÎTRISE DU TRAFIC ROUTIER, MAÎTRISE DES COÛTS

- Nous ne **partageons pas la stratégie de RFF** où toutes les parts de marché pour le fret entre l'Espagne et l'est de l'Europe reposent sur la liaison Lyon -Turin.
- Nous ne **partageons pas la proposition de RFF** qui est contre la prise en compte de la mixité de la ligne considérée comme trop onéreuse.
- Nous ne **partageons pas la frileuse ambition de RFF** de voir cette ligne nouvelle rejoindre la nouvelle ligne italienne à Vintimille.

Le fret : la majorité du nouveau tracé sera **compatible fret** puisque quasiment plat.

Nous ne pouvons pas laisser croître le trafic poids lourds en transit sans penser à notre sécurité et à notre qualité de vie.

Nous ne pouvons pas nous satisfaire d'une seule traversée alpine entre l'Est et l'Ouest alors que les Suisses réalisent dans la même période deux percées alpines.

Il nous faut une **autoroute ferroviaire** pour décharger l'A8 et le contournement de Nice, avec des prestations commerciales permettant aux opérateurs européens de transiter par cette ligne.

La maîtrise des coûts : c'est le nerf de la guerre dans toutes les discussions politiques. Donnons-nous les moyens de ne pas nous restreindre aux décisions limitées à la durée des mandats électifs. La Côte d'Azur, la Riviera italienne et la

traversée des Alpes suisses ne sont ni la Beauce, ni la Brie, ni la vallée du Rhône. Il faut comparer des zones comparables pour le prix au km !

Nous sommes pour la Participation du Partenariat Privé (PPP) (cf. Figueras en Espagne)

Le partenariat public - privé doit permettre de :

- **transférer** une partie des *risques* vers le privé,
- **accélérer** la réalisation d'infrastructures,
- **réduire les coûts** à qualité au moins égale,
- **optimiser** la gestion des infrastructures.

Nos députés ont d'ailleurs fait venir deux fonctionnaires du Ministère des Transports italien pour expliquer "la **loi Objectif** qui prévoit des procédures d'autorisation spécifiques entre les donneurs d'ouvrage et les maîtres d'œuvre, procédures tout à fait innovantes qui permettent de **garantir les délais et le coût** des ouvrages afin d'éviter les contentieux entre les différents acteurs."

Commission des Finances de l'économie générale et du plan Compte Rendu N° 51 Mardi 29 avril 2003)

<http://www.assemblee-nat.fr/12/cr-cfiab/02-03/c0203051.asp>

Nous devons rappeler aux décideurs que **le coût doit passer au second plan dans la mesure où la logique du développement durable s'impose à tous et que l'amortissement des dépenses est inter générationnel tout comme l'a été la première ligne de chemin de fer.**

Ci-dessous quelques extraits des évaluations du Commissariat Général Du Plan :

"Dans un environnement plus concurrentiel, dans un contexte tarifaire et réglementaire plus favorable au fret ferroviaire, des opérateurs entreprenants peuvent vraisemblablement insuffler une nouvelle dynamique au fret en général et au transport combiné en particulier. Pour les pouvoirs publics, créer pareil environnement représente un défi de grande ampleur. A eux de doser adéquatement les mesures, et surtout de les concevoir de façon globale et coordonnée, pour relever ce défi et relancer une dynamique aujourd'hui enrayée.

Les textes créant Réseau Ferré de France l'empêchent de financer les infrastructures, donc en particulier les terminaux de transport combiné, au-delà de limites bien précises destinées à protéger la rentabilité de ses fonds propres."

<http://www.evaluation.gouv.fr/cgp/fichiers/ei/tc.pdf>

"Les investissements doivent soutenir le développement du transport combiné rail-route, qu'il s'agisse des terminaux, mais aussi des investissements sur le réseau ferré national, nécessaires à l'amélioration des circulations."

<http://www.evaluation.gouv.fr/cgp/fichiers/ei/equipe.pdf>

La Côte d'Azur et notre département des Alpes-Maritimes méritent une nouvelle dynamique et un projet d'une ampleur européenne.

