

## → les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Association Loi 1901

Enregistrée à la sous-préfecture  
de Grasse le 02/12/1976

sous le N° 0061004221

modifié sous le même numéro ,  
publication au J.O. du 02/03/2002  
(repère 53).

### CONTACT

#### **MARINA UNIT**

Résidence Le Commodore  
Marina-Baie des Anges - 06270  
VILLENEUVE-LOUBET

Téléphones :

Le Président : 04 93 20 17 79

Secrétariat : 06 10 14 36 80

Courriel : robin-louis@wanadoo.fr

Rédaction : dc-gascoin@wanadoo.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

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

## OUI A UN PROJET: OSONS DES LIAISONS AMBITIEUSES ET NOVATRICES, EUROPEENNES ET URBAINES

Notre association se félicite de la naissance d'un projet de ligne nouvelle à grande vitesse, pour désenclaver l'aire niçoise, et faciliter le développement durable de ses activités touristiques **en requalifiant son environnement.**

Elle se prononce résolument pour le tracé qui permet la liaison la plus rapide avec Paris.

Mais l'examen attentif du dossier préparatoire au débat

public révèle des préconisations techniques **inacceptables en l'état**, pour ce qui concerne **le débouché de la LGV entre Antibes et Nice à ciel ouvert**, au cœur d'une conurbation à haute densité d'habitat en progression constante. La voie ferrée y représente une fracture qui traverse les communes concernées, et une véritable barrière pour toutes les communications nord-sud.

## QUEL TRACÉ LE PROJET DE LGV PROPOSE-T-IL DANS L'AIRE NIÇOISE ?

On peut le lire en page 57 du dossier Débat Public RFF "Pourquoi" :

"La solution la plus raisonnable semble donc résider, en première approche, dans la construction d'une ligne à grande vitesse dédiée aux voyageurs, apte à recevoir le fret express, jusqu'à l'entrée de Nice et se raccordant à la future troisième voie littorale prévue entre Antibes et Nice."

On ne saurait être plus clair. Ainsi nous aurions entre ces deux villes et traversant Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-mer et Saint-Laurent-du-Var, la circulation des futurs TGV, celle du fret (dit express et limité dans un premier temps, mais qu'en sera-t-il ensuite ?), et celle des dessertes interurbaines et locales. Tout cela dans un tissu urbain déjà dense et qui croît très vite, comme le reconnaissent les responsables du projet : voir la carte des prévisions de besoin page 21 du dossier Débat Public RFF "Pourquoi" ; **entre Cannes et Nice il faudra faire circuler trois fois plus de trains qu'entre Cannes et Toulon.**

Toute cette circulation, sur trois voies ferrées, entre deux voies routières incompressibles et déjà saturées !



## LES INCOHÉRENCES DE CETTE SOLUTION :

Le projet tel qu'il est présenté ne prend pas en compte la réalité des besoins et des problèmes propres au littoral des Alpes-Maritimes ; il privilégie une solution insuffisante en capacité de transport, et il aboutit à **figer durablement une infrastructure qui concentre tous les inconvénients :**

→ Compte tenu de sa vocation multiple, elle ne permettra pas de répondre efficacement aux besoins croissants de la population locale pour ses déplacements quotidiens alors que

les transports routiers sont saturés. Elle a besoin de transports ferroviaires, à haute capacité, à grande fréquence, avec des dessertes rapprochées et accessibles aux populations hors littoral, un véritable RER.

→ Elle va augmenter les nuisances sonores pour les riverains. D'abord, s'agissant d'un ensemble comme celui de Marina-Baie des Anges, qui concentre une capacité de 5000 habitants dans un espace restreint, sur plus de vingt étages, longé par la voie ferrée, il est illusoire d'imaginer des protections antibruit efficaces.

En dépit des progrès réalisés sur les voies et les matériels roulants, ces nuisances augmenteront, ainsi que le reconnaît cet acousticien de la SNCF, Pascal Fodiman, dans un subtil euphémisme : "...l'expérience montre que la logique d'accroissement du trafic et de rentabilité des investissements des infrastructures de transport, ne conduit pas nécessairement à la réduction des nuisances pour les riverains." (in Echo Bruit, magazine de l'environnement sonore, N° 107, p. 16).

→ Elle va augmenter les risques pour les riverains, car cette même logique de rentabilité conduira nécessairement à accroître le transport international de fret, comme le demandent déjà certains opérateurs étrangers. Ainsi des produits, éventuellement dangereux transiteront en pleine ville, sur une vingtaine de kilomètres.



# L'ENFOUISSEMENT DES VOIES...

## ... LA SEULE SOLUTION

### UN ARGUMENT SPÉCIEUX

S'agissant des nuisances de la voie ferrée on voudrait parfois culpabiliser ceux-là même qui en sont victimes, au prétexte qu'ils avaient le choix d'habiter ailleurs ! Cela ressemble à une malhonnêteté intellectuelle, ou bien cela révèle un obscurantisme affligeant.

Quand, dans le vieux monde rural on a construit des voies ferrées partout, à l'aube du grand essor industriel et le favorisant, on a connu en effet un véritable "ferrotropisme" : dans nos campagnes, nos banlieues, comme au Far West, de nouveaux foyers urbains ont vu le jour spontanément autour du Café de la Gare, de l'Hôtel des Voyageurs, du saloon et du General Store !

Mais aujourd'hui, après un siècle et demi, dans notre civilisation urbaine pour plus de 80 % d'entre nous, quel rapport pourrions trouver entre les promoteurs, décideurs, architectes, urbanistes à l'origine des constructions qui insèrent les voies, et ceux qui y vivent effectivement ? Ces quartiers, parfois d'habitat dense, érigés au fil des ans, parfois depuis longtemps, devraient-ils rester désertés, ou occupés par des sourds ou mal entendants ?

L'honneur et l'intelligence des responsables politiques et des

décideurs consisterait précisément à définir les problèmes actuels et proposer des solutions que les progrès techniques permettent, pour les résoudre au lieu de les aggraver.

### LA VOIE HISTORIQUE

Elle a permis à la Belle Epoque de lancer le tourisme azuréen, elle a transporté les principales cours européennes et les grands de ce monde, elle a été vitale avant le développement des autoroutes et du transport aérien, elle est encore très importante.

Mais on mesure de plus en plus les dures contraintes de son tracé, surtout en zone urbaine littorale :

- Elle constitue un obstacle aux liaisons perpendiculaires obligatoirement nombreuses dans un relief accidenté comme le nôtre.
- Les passages insuffisants en nombre et en capacité, par-dessus ou par-dessous elle, implantés au fil des décennies, compliquent l'organisation urbaine et n'ayant pas été conçus au départ de largeur suffisante, ils constituent des facteurs d'embouteillages.
- De nombreuses plages ne sont accessibles aux habitants et aux touristes qu'au prix de parcours compliqués même s'ils résident à 100 mètres de la mer. D'une

manière générale, cette voie et le réseau routier qui a dû y être adapté, ont eu pour conséquence l'étréoussesse des trottoirs, voire leur inexistence.

→ De nombreux tronçons sont directement exposés aux risques de raz-de-marée, aux risques sismiques. Et surtout aux intempéries ; d'ailleurs la route contiguë est coupée à la circulation à plusieurs reprises chaque année en raison des violents coups de mer.

### LA TOTALE MISE EN SOUTERRAIN :

- Permettrait de palier à tous ces inconvénients et de rénover durablement notre conurbation azuréenne.
- Couplée avec le projet de LGV, c'est à une refonte complète de notre réseau que nous procéderions, ménageant l'avenir, permettant une prolongation vers l'est déjà amorcée.
- En effet, la mise en souterrain est déjà réalisée pour la traversée de Monaco, et c'est la solution de plus en plus adoptée dans d'autres pays : Italie, Espagne, Suisse, Autriche, Allemagne, etc.
- Dégagerait en surface de nouveaux espaces aménageables pour améliorer la qualité de la vie, pour développer les aires de stationnement "dissuasifs" qui encouragent le transport ferroviaire, pour créer de nouvelles stations dans ce même but d'augmenter la fréquentation des trains.
- Ces espaces nouveaux constitueraient aussi pour RFF une manne foncière propre à minorer le coût de l'enfouissement.
- En outre ils permettraient de requalifier de manière moderne cette partie du littoral afin de reconquérir sa réputation mondiale.



FRANCHISSEMENT DE LA VOIE  
A VILLENEUVE-LOUBET

# CONCLUSION...

*Si nous nous félicitons de cette unanimité des décideurs et du maître d'œuvre RFF pour proposer la création d'une nouvelle ligne grande vitesse, devenue indispensable pour notre région, si nous reconnaissons le sérieux de la préparation et le caractère démocratique du débat public, nous trouvons que le projet manque d'ampleur et d'ambition pour ce qui concerne les solutions techniques envisagées sur le littoral des Alpes-Maritimes.*

*Nous pensons qu'un investissement aussi important est l'unique occasion d'une rupture complète avec le passé, doit permettre une requalification de notre environnement, et comporter une vision à long terme.*

*Notre environnement est fragile, il compte des sites naturels protégés, comme le Parc de Vaugrenier, et des ensembles architecturaux inscrits au Patrimoine, comme Marina-Baie des Anges, qui sont déjà*

*maltraités par la voie héritée du XIXème siècle. Profitons du projet LGV, sautons le pas, enterrons les voies,. Nos enfants et les générations futures ne doivent pas être en situation de nous condamner amèrement pour avoir choisi une solution à courte vue résolument passéiste, qui empêcherait un développement harmonieux et souhaitable, disqualifiant ainsi notre patrimoine azuréen. Sommes-nous condamnés pour toujours à ceci :*

