



Desserte Cannes Ligne TGV

Contribution au débat public



Mars 2005

Débat public
LGV COTE D'AZUR
Audition du 17 Mars 2005 au MAC MAC de Nice
Intervention de la Ville de CANNES

Question de l'arrivée dans les Alpes Maritimes et de sa traversée jusqu'à Nice (et plus à l'Est)

⇒ la question de l'A8 bis a démontré toute la difficulté de l'exercice

Spécificité de la répartition de la démographie et des activités sur 50 km de littoral (+Grasse)

Aire Niçoise	400 000	500 000
Ouest Grasse	300 000	400 000 (Antibes)
		100 000 haut pays

L'économie des A.M. (tourisme et haute technologie) totalement débitrice de son accessibilité tous modes

La répartition linéaire littorale de l'économie et des habitants pose un quadruple défi

- * Désenclaver le territoire des Alpes Maritimes ⇒ c'est Paris Nice en 3 h 40**
- * Se mettre en situation d'inscrire le TGV dans les réseaux de l'Europe du Sud (Italie)**
- * Apporter un mode de communication avec l'extérieur efficace**
 - pour les résidents**
 - pour consolider l'activité économique**
- * Respecter l'environnement et le cadre de vie**

De plus, les contraintes à prendre en compte sont multiples :

- **Celles de RFF**
- **Celles de SNCF**
- **Performance vitesse**
- **Performance capacité**
- **Equilibre des territoires**
- **Cadre de vie**
- **Faisabilité financière**

⇒ C'est dans ce cadre que la ville de Cannes souhaite inscrire sa contribution au débat public

Cannes n'est pas qu'une image,

- **C'est un pôle économique majeur** ■
- **C'est une capacité de création d'emplois (+3200 en 4 ans)**
- **C'est un savoir faire**

Le tout dans un système de concurrence mondiale croissante

⇒ Nécessité de se positionner de manière dynamique

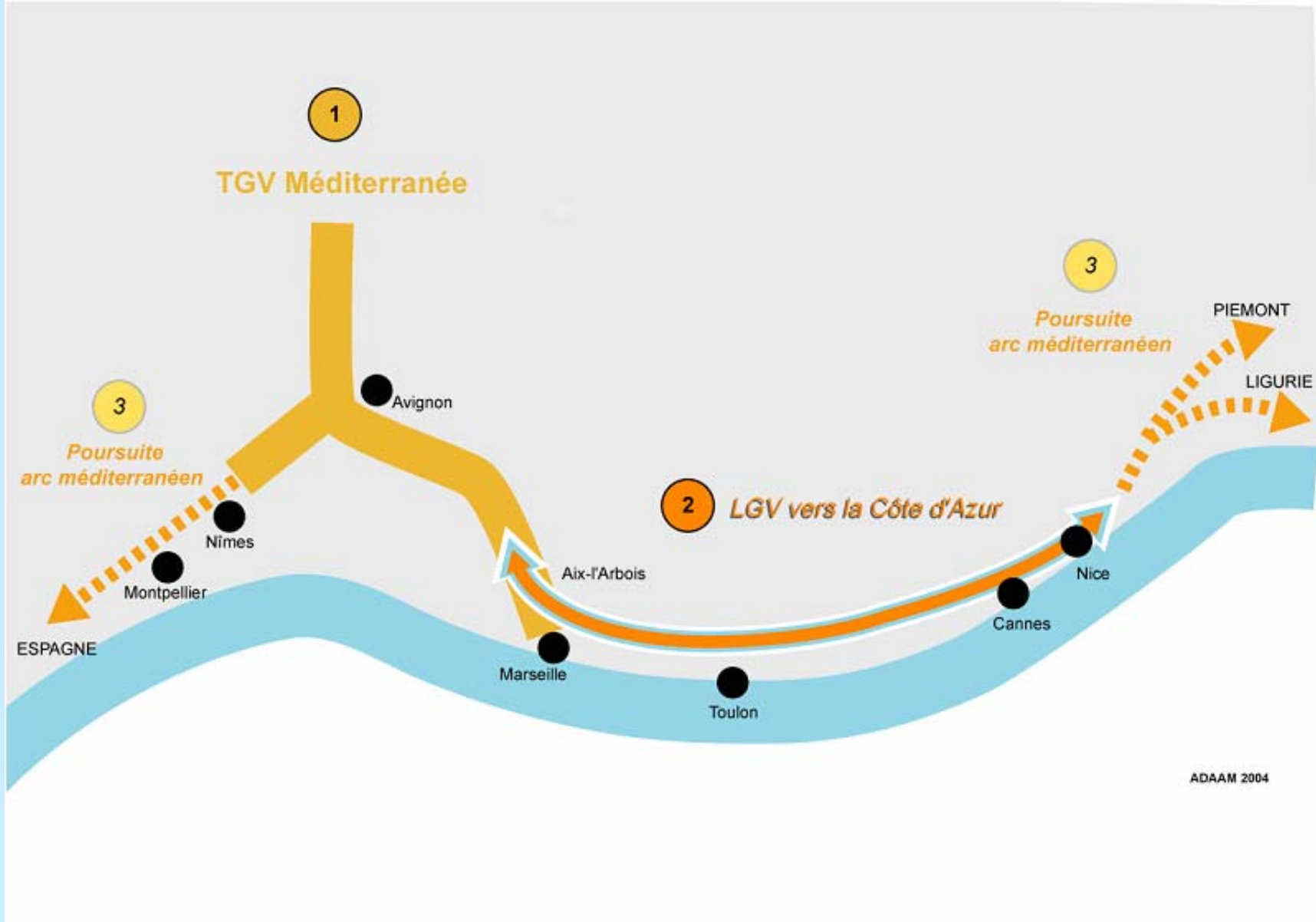
Enfin CANNES, c'est aussi GRASSE et son pôle aromatique de niveau mondial

⇒ Une gare TGV dans l'ouest des Alpes Maritimes est une nécessité

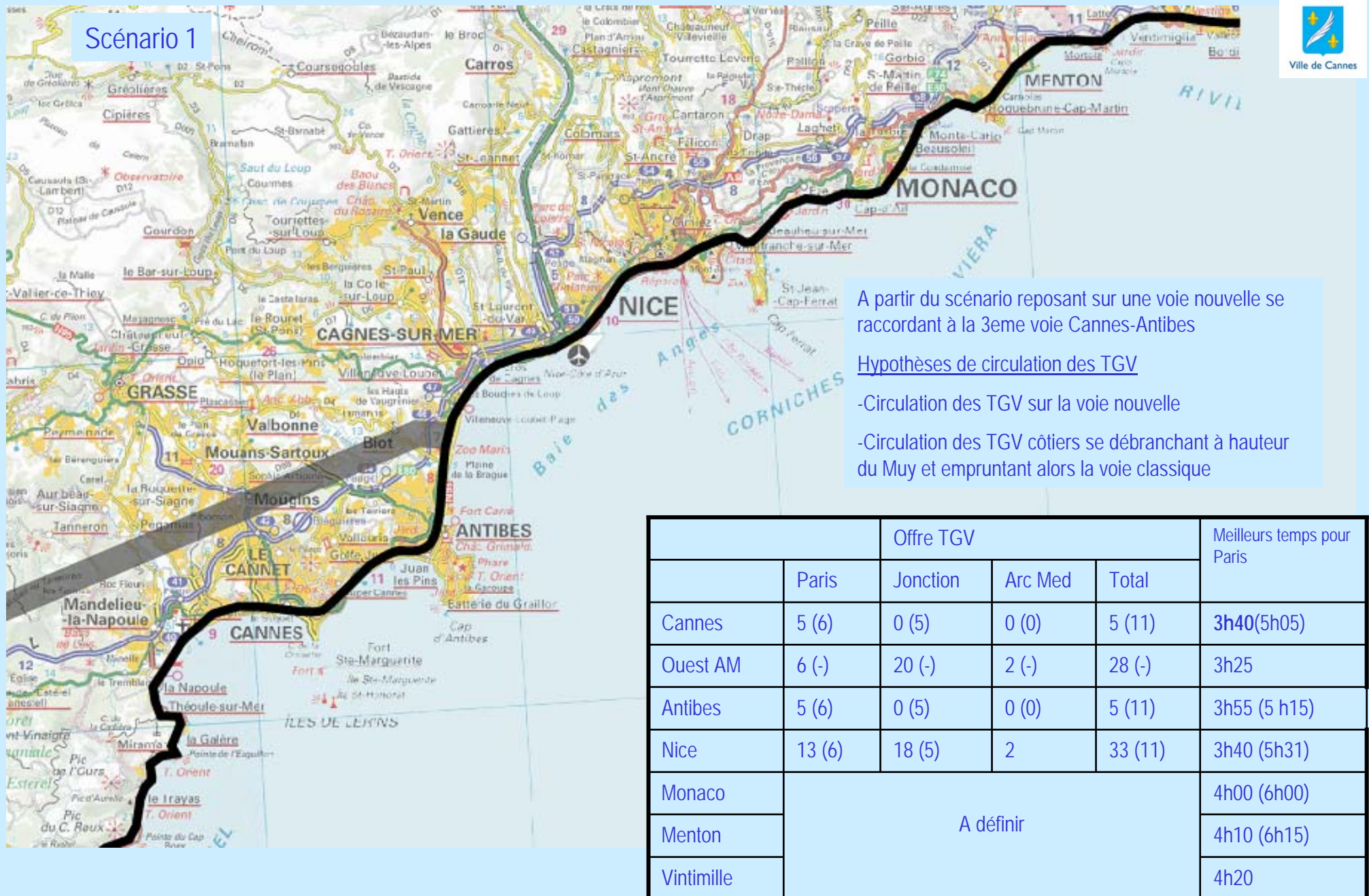
Quelques données sur Cannes et son bassin

- * **60 manifestations professionnelles et 260 000 congressistes par an.**
- * **selon France congrès, la seule activité congrès représente 730 M€ de retombée.**
- * **Cannes compte 70 000 au sens de l'INSEE et 120 000 habitants annuels.**
- * **37 000 emplois dont 60 % sont des emplois exportateurs (22 000).**
- * **Capacité totale hôtelière et parahôtelière 13 000 lits, plus de 100 000 en capacité d'accueil diverse.**
- * **En 2002 11 300 000 nuitées pour 950 000 000 €.**
- * **30 % des passagers de l'aéroport de Nice ont Cannes pour destination.**
- * **Premier aéroport d'affaire de province.**

Schéma de principe



Scénario 1



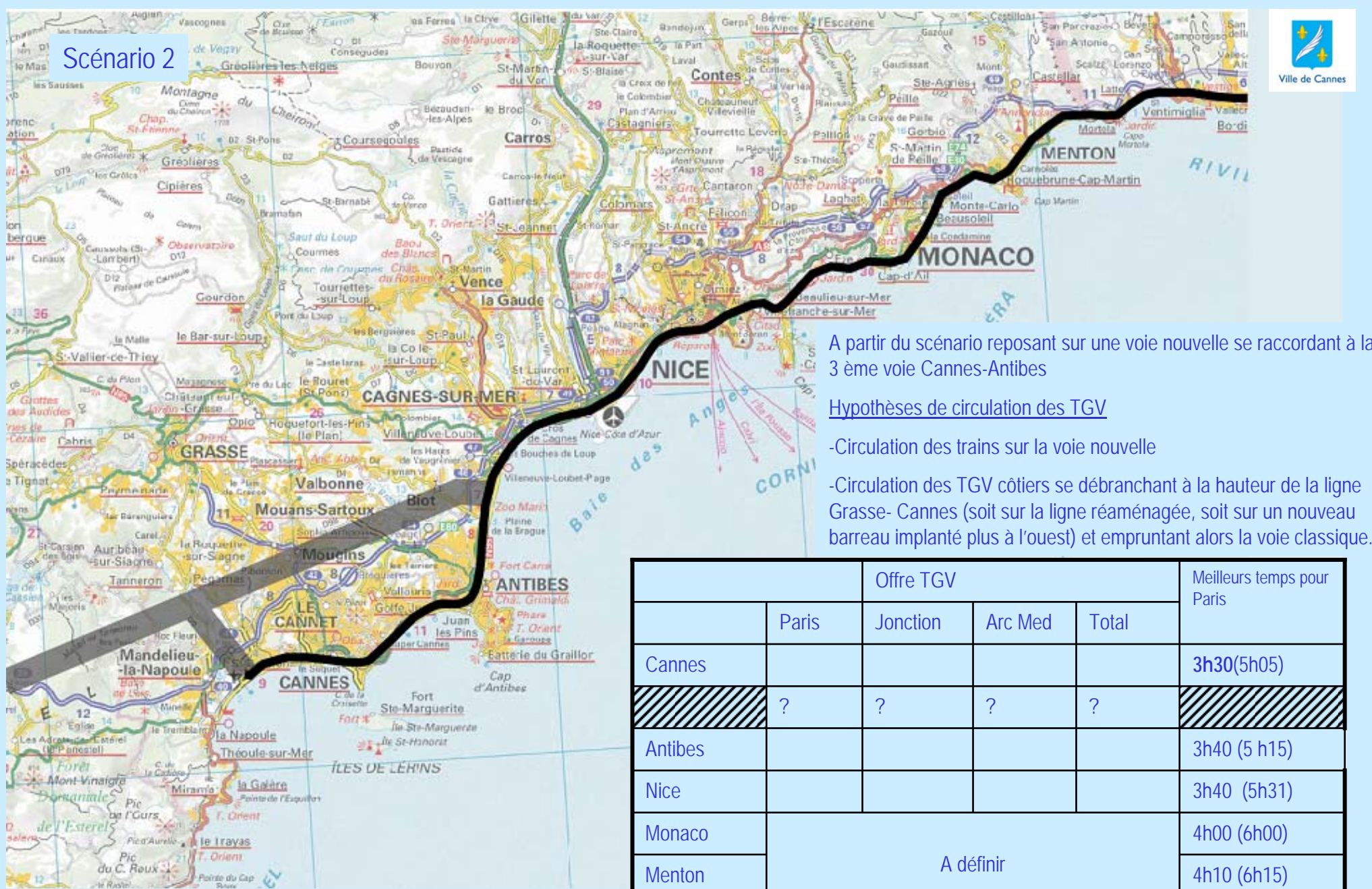
A partir du scénario reposant sur une voie nouvelle se raccordant à la 3eme voie Cannes-Antibes

Hypothèses de circulation des TGV

- Circulation des TGV sur la voie nouvelle
- Circulation des TGV côtiers se débranchant à hauteur du Muy et empruntant alors la voie classique

		Offre TGV			Meilleurs temps pour Paris
	Paris	Jonction	Arc Med	Total	
Cannes	5 (6)	0 (5)	0 (0)	5 (11)	3h40(5h05)
Ouest AM	6 (-)	20 (-)	2 (-)	28 (-)	3h25
Antibes	5 (6)	0 (5)	0 (0)	5 (11)	3h55 (5 h15)
Nice	13 (6)	18 (5)	2	33 (11)	3h40 (5h31)
Monaco	A définir				4h00 (6h00)
Menton					4h10 (6h15)
Vintimille					4h20

Scénario 2



A partir du scénario reposant sur une voie nouvelle se raccordant à la 3ème voie Cannes-Antibes

Hypothèses de circulation des TGV

- Circulation des trains sur la voie nouvelle
- Circulation des TGV côtiers se débranchant à la hauteur de la ligne Grasse- Cannes (soit sur la ligne réaménagée, soit sur un nouveau barreau implanté plus à l'ouest) et empruntant alors la voie classique.

	Offre TGV				Meilleurs temps pour Paris
	Paris	Jonction	Arc Med	Total	
Cannes					3h30(5h05)
	?	?	?	?	
Antibes					3h40 (5 h15)
Nice					3h40 (5h31)
Monaco	A définir				4h00 (6h00)
Menton					4h10 (6h15)
Vintimille					4h20

Scénario 3



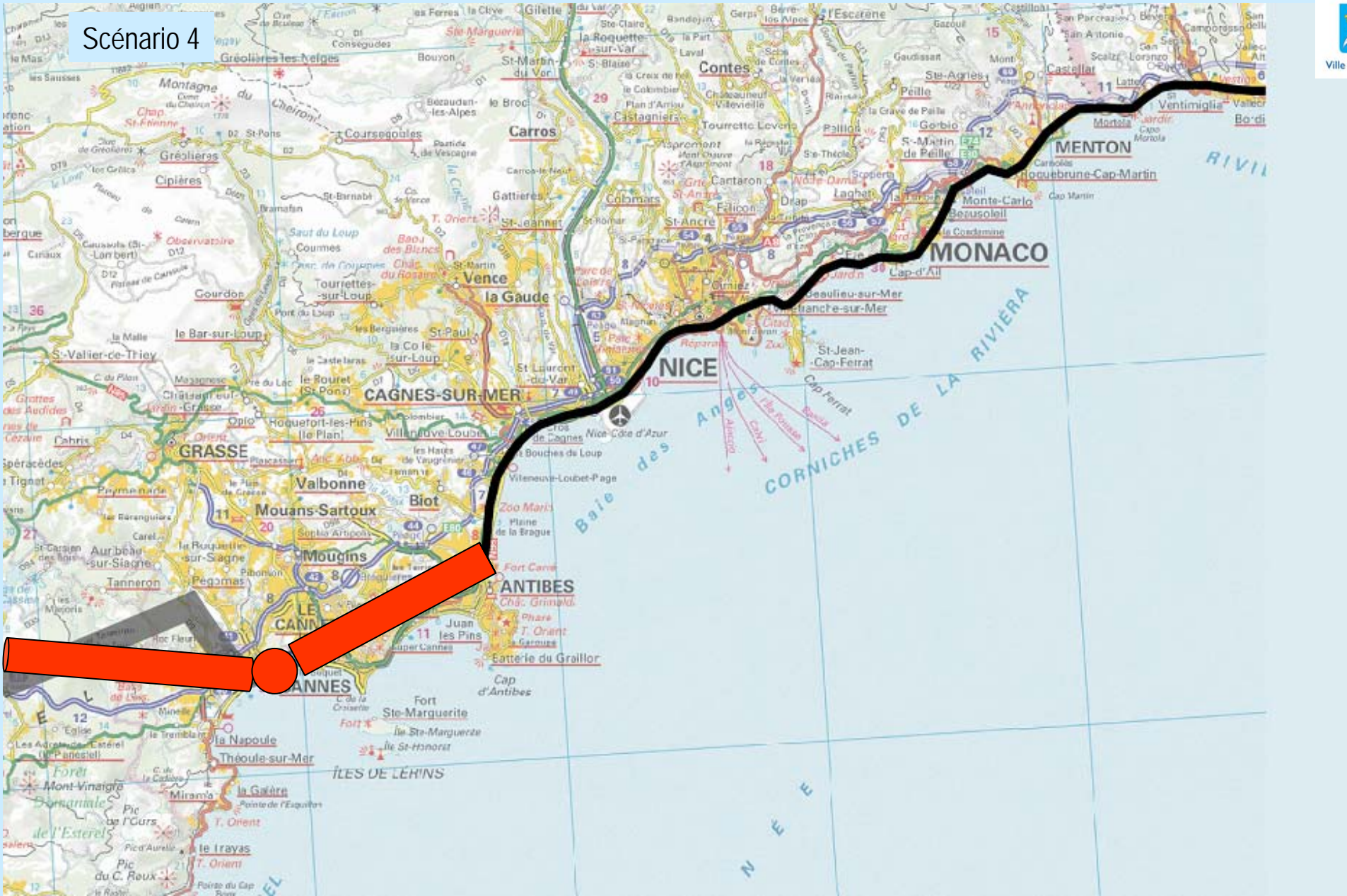
A partir du scénario reposant sur une voie nouvelle se raccordant à l'ouest de Cannes puis se prolongeant par un tunnel bi tube entre Cannes et Antibes

Hypothèses de circulation des TGV

- Circulation des TGV sur la voie nouvelle empruntant le tunnel entre Cannes et Antibes
- Circulation des TGV côtiers empruntant à partir de Cannes la voie classique

		Offre TGV			Meilleurs temps pour Paris
		Paris	Jonction	Arc Med	
Cannes					3h30 (5h05)
		?	?	?	
Antibes					3h40 (5 h15)
Nice					3h50 (5h31)
Monaco	A définir				4h10 (6h00)
Menton					4h20 (6h15)
Vintimille					4h30

Scénario 4



Débat public
LGV COTE D'AZUR
Audition du 17 Mars 2005 au MAC MAC de Nice
Intervention de la Ville de CANNES
CONCLUSION

Position de la Ville de Cannes

Le réseau actuel de lignes ferroviaires à grande vitesse desservant le territoire français s'arrête à Marseille ; la Côte d'Azur doit rompre son isolement ferroviaire. Il s'agit d'un enjeu primordial pour le développement économique des Alpes Maritimes.

La création d'une ligne ferroviaire à grande vitesse (projet LGV Provence Côte d'Azur) est à l'ordre du jour par l'ouverture d'un débat public donnant la parole au public et aux collectivités. Ce projet permet à l'agglomération azurée de accéder à une desserte ferroviaire d'échelle européenne, et donc de se doter de temps d'accès attractif inférieur à 4 heures à partir de Paris.

L'agglomération azurée est une agglomération développant une urbanisation dense et continue sur une bande littorale où se concentrent 80 % de la population du Département, les besoins de desserte LGV sur cette bande littorale concernent l'ensemble des centres urbains,

En conséquence, la réponse à ces besoins doit se fixer sur les 2 pôles d'attractivité que constituent les agglomérations de Cannes et Nice.

Le projet de la ligne grande vitesse (LGV) Provence Côte d'Azur doit donc placer la métropole azurée à moins de 4 heures de Paris, à l'instar de ce qui a été fait en 3 heures pour le Sud Provençal et Marseille par l'ouverture de la LGV Méditerranée. Cette mise en service de la LGV Méditerranée a déjà permis à Marseille de gagner en attractivité ; c'est donc cette même dynamique qu'attendent les collectivités de Nice à Cannes et de Cannes à Toulon.

Le transport ferroviaire à l'échelle de la métropole azurée est le mode d'échanges grande capacité des biens et des personnes d'un territoire urbanisé, dense et attractif,

La Région, Autorité Organisatrice du transport ferroviaire, prévoit à l'horizon de la mise en service de la LGV Côte d'Azur, une fréquence de desserte T.E.R au quart d'heure entre Cannes et Nice ; Cannes est dans ce dispositif la tête de ligne de ce service à 15 mn, grâce notamment à la plate-forme d'activités ferroviaires du site SNCF de Cannes Marchandises sur Cannes La Bocca,

En conséquence, Cannes doit être la gare de desserte LGV de l'Ouest du département, pour notamment assurer la connexion optimum au réseau ferroviaire du littoral azuréen.

Les performances de desserte de l'agglomération azurée sont fonction de tracés qui doivent s'insérer dans le territoire urbanisé de la Côte d'Azur, et permettre des temps parcours à 3 h 30 entre Paris et Nice, et à 3 h 15 pour Paris et Cannes. Il s'agit donc d'adapter le tracé de la LGV Côte d'Azur pour garantir les performances attendues de desserte de l'agglomération azurée. Le scénario de desserte LGV des Alpes Maritimes à retenir, doit garantir ces performances.

Dans le cadre d'une déclaration d'intention, le 6 décembre 2004, concernant la coopération métropolitaine, le groupe des 10 - le Département des Alpes Maritimes, la Communauté d'Agglomération de Nice-Côte-d'Azur, la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis, la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, la Communauté d'Agglomération de Provence-Alpes-Côte-d'Azur, la Ville de Cannes, l'Université de Nice-Sophia-Antipolis, la Chambre de Commerce de Nice-Côte-d'Azur, l'Agence d'Urbanisme 06, le Centre Hospitalier Universitaire de Nice - formulèrent leur avis sur le projet TGV Côte d'Azur : *"afin de permettre une complémentarité de desserte et favoriser le développement des lignes internationales à partir de l'ANCA en libérant des créneaux, il est indispensable que les TGV venus de Paris atteignent Nice-Saint Augustin (avec correspondance avec les lignes aériennes) en 3 h 30, ce qui reviendrait à toucher la métropole à hauteur de Cannes en 3 h 15".*

Ce scénario consiste, dans la traversée du Var à hauteur du Muy, à orienter le tracé de la LGV vers Cannes, au moyen d'une traversée en souterrain de l'Estérel, puis un passage en tunnel entre Cannes et Antibes jusqu'à la 3^{ème} voie ferrée du littoral programmée dans le cadre du contrat du Plan Etat/Région, pour desservir Nice en 3 h 30,

Cette desserte de LGV des Alpes Maritimes comportant des ouvrages souterrains entre le Muy et Antibes est une réponse technique adaptée correspondant aux réalités topographiques, environnementales et urbaines de la Côte d'Azur, et au cadrage financier de l'opération,

En conséquence, une desserte LGV, correspondant à une infrastructure ferroviaire et desservant Cannes, insérée par l'enfouissement des lignes dans le territoire urbanisé de la Côte d'Azur, permet un contexte d'approbation unanime pour engager cette opération.

La ville de Cannes

- 1) Apporte son entière approbation et son plein soutien au projet LGV Côte d'Azur pour lequel une définition de tracé, notamment à la traversée du Var et à l'Ouest du Département des Alpes-Maritimes, doit impérativement être recherchée pour desservir Cannes et Nice dans les temps respectifs de 3 h 15 (pour Paris/Cannes) et 3 h 30 (pour Paris/Nice),**
- 2) Demande la prise en compte d'une desserte LGV de la Ville de Cannes, 2^{ème} Ville de Congrès après Paris et dotée d'un rayonnement international dans l'opération LGV Provence Côte d'Azur.**

Enfouissement de la voie ferrée dans le traversée de CANNES

■
Pré étude technique de l'enfouissement

Plan de la présentation

- Faisabilité « technique » de l'enfouissement identification des difficultés des investissements et des risques

Partis d'aménagements qui en découlent

Les gares voyageurs

Méthodologie du bilan foncier et bilan économique

QUESTIONS - REPONSES

Logigramme de l'étude

Le contexte

Une nécessité

- coupure ferroviaire
- accès à la mer
- entrave développement urbain

Des contraintes :

- urbanisation croissante
- une géologie complexe

Des fonctionnalités :

- mise en valeur du littoral
- une desserte ferroviaire pour tous types de trafics



Le projet

projet d'enfouissement avec 2 variantes

Opportunité de recomposition urbaine

Le bilan

investigations

Économie du projet :

- coûts / recettes
- avantages directs et indirects

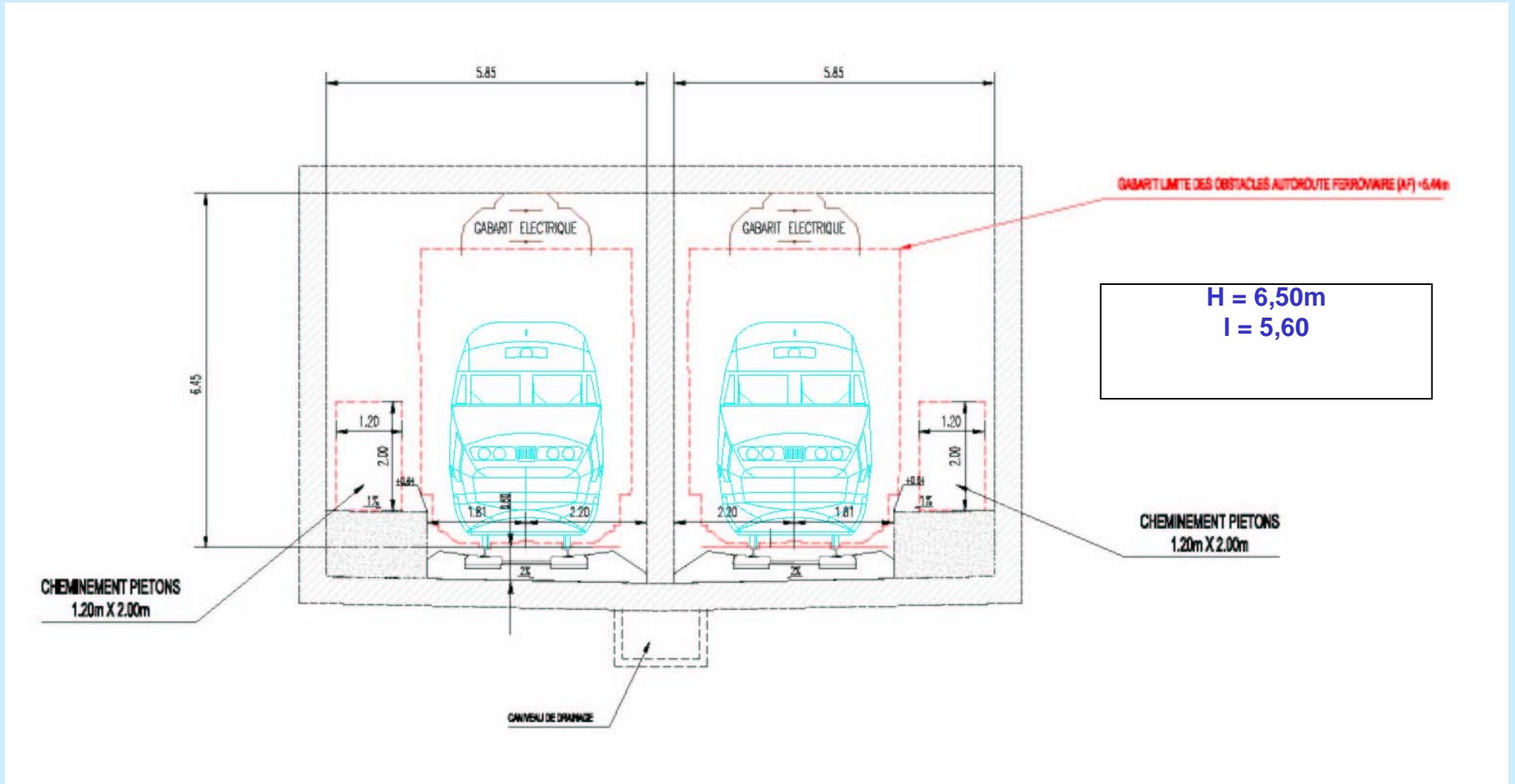
Décision de poursuivre

Faisabilité de l'enfouissement

- Les difficultés suivant les secteurs et les solutions
- Les 2 hypothèses :
 - Courte « cannoise » 9,2 km
 - Longue « Cannes - Antibes » 15 km

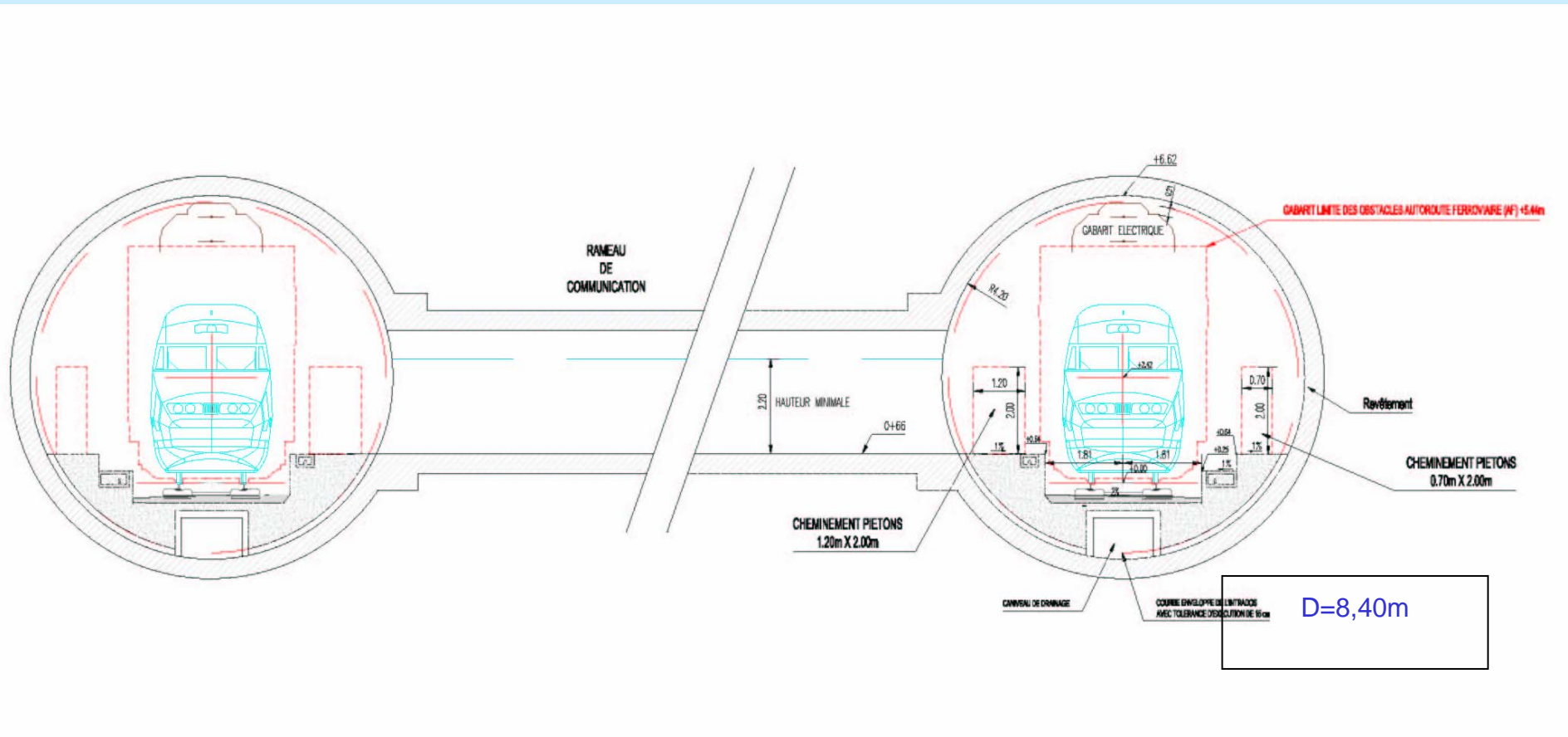
Faisabilité de l'enfouissement

Gabarit 1 : tranchée couverte

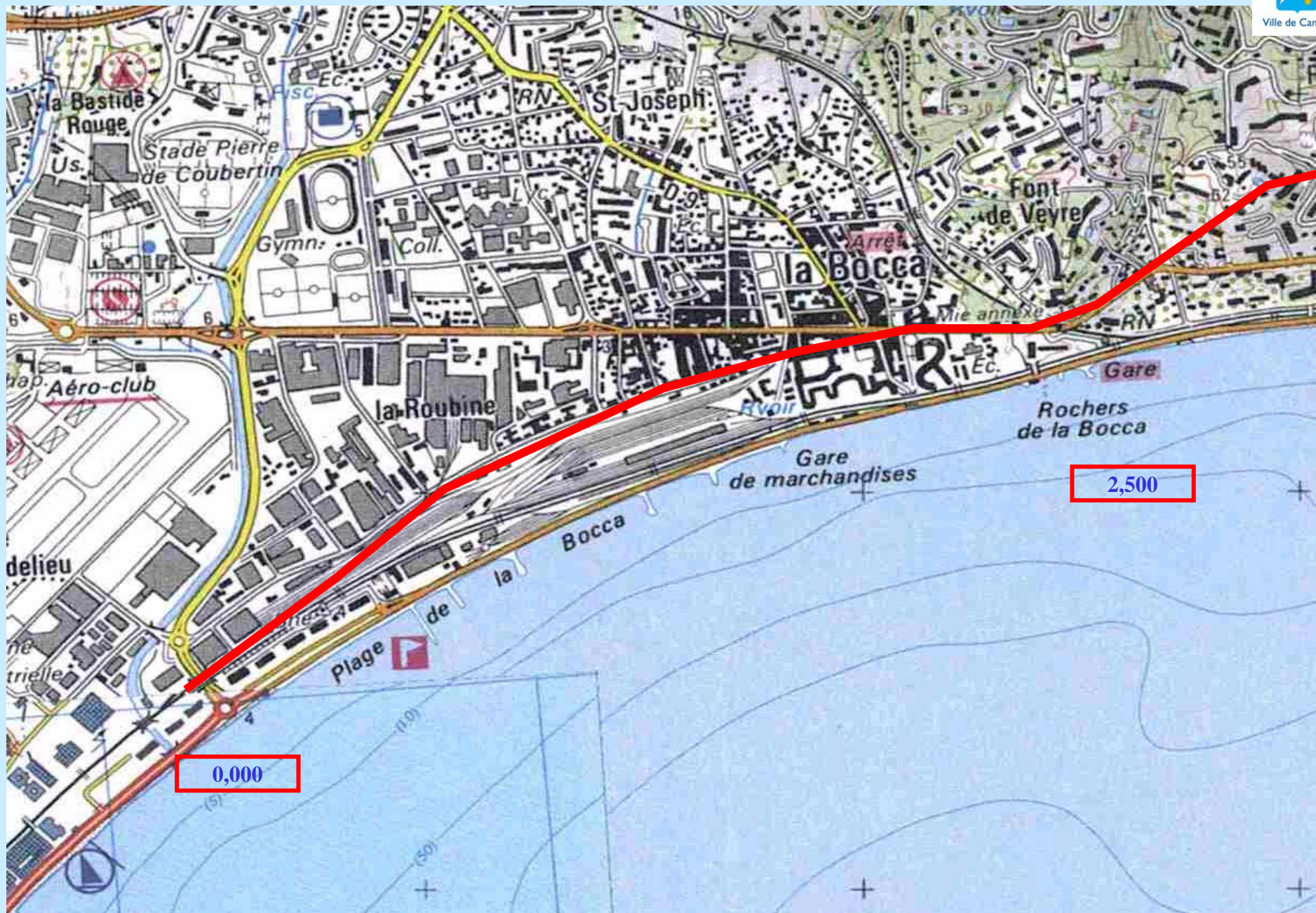


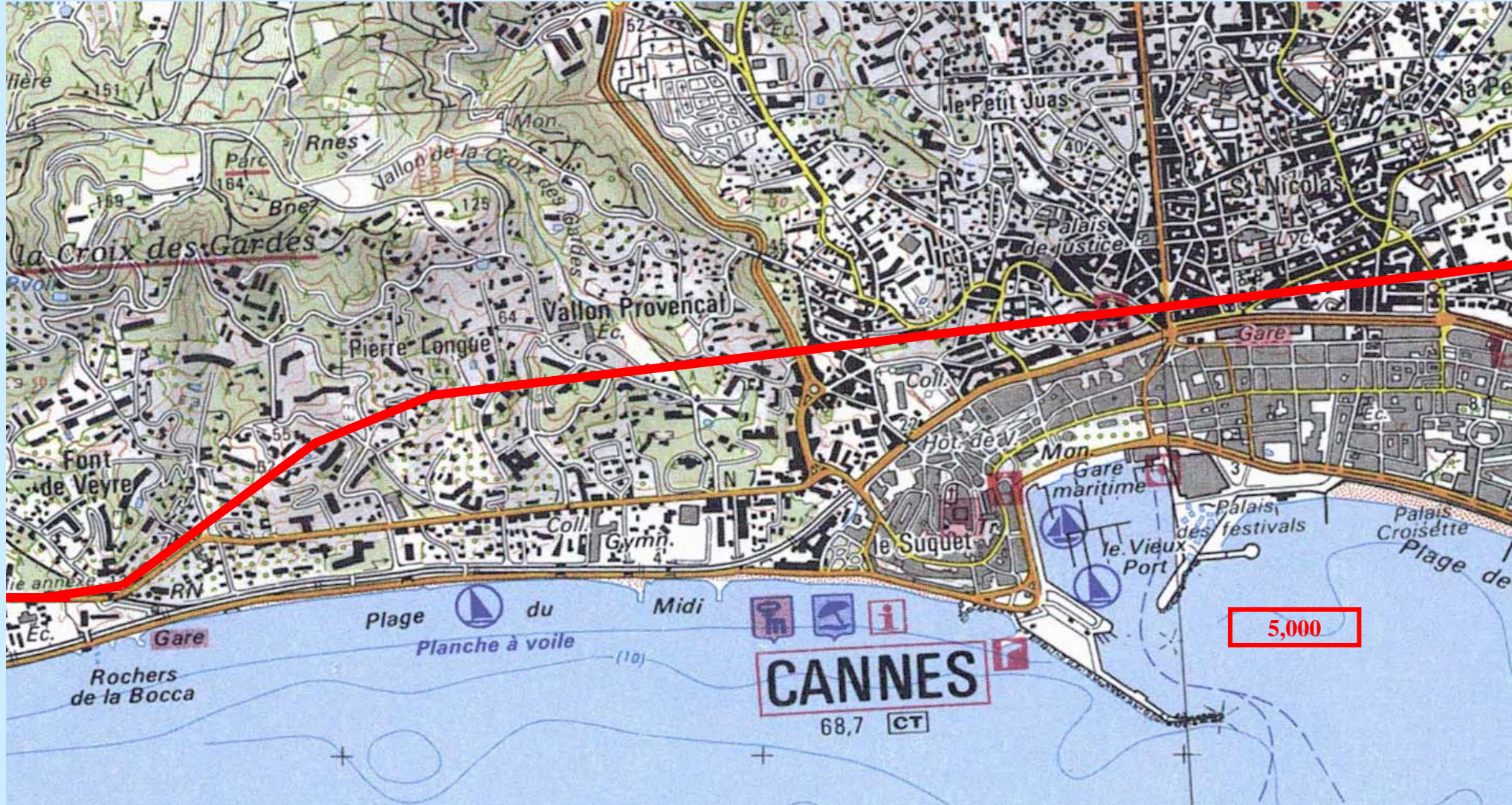
Faisabilité de l'enfouissement

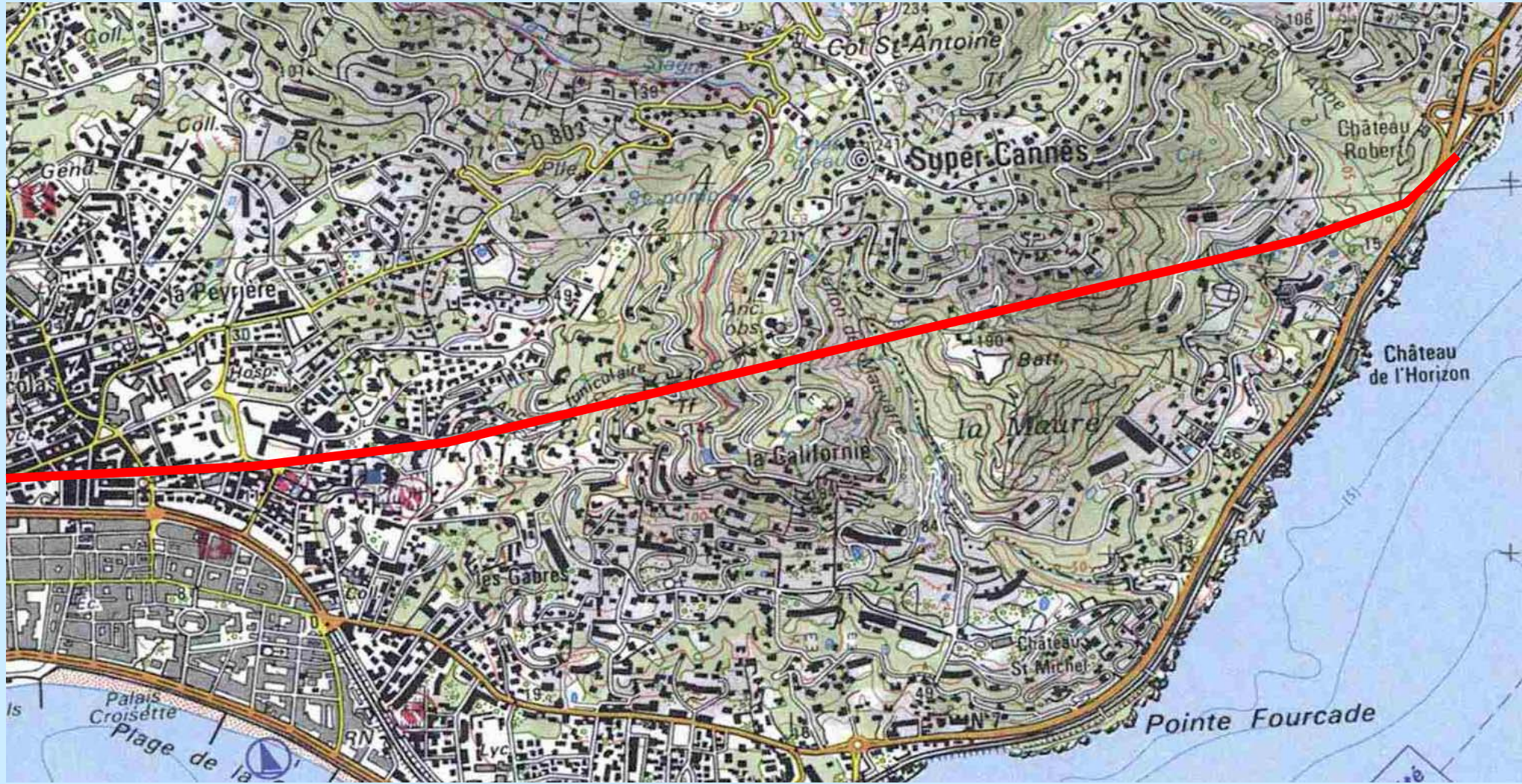
Gabarit 2 : tunnel bi-tubes

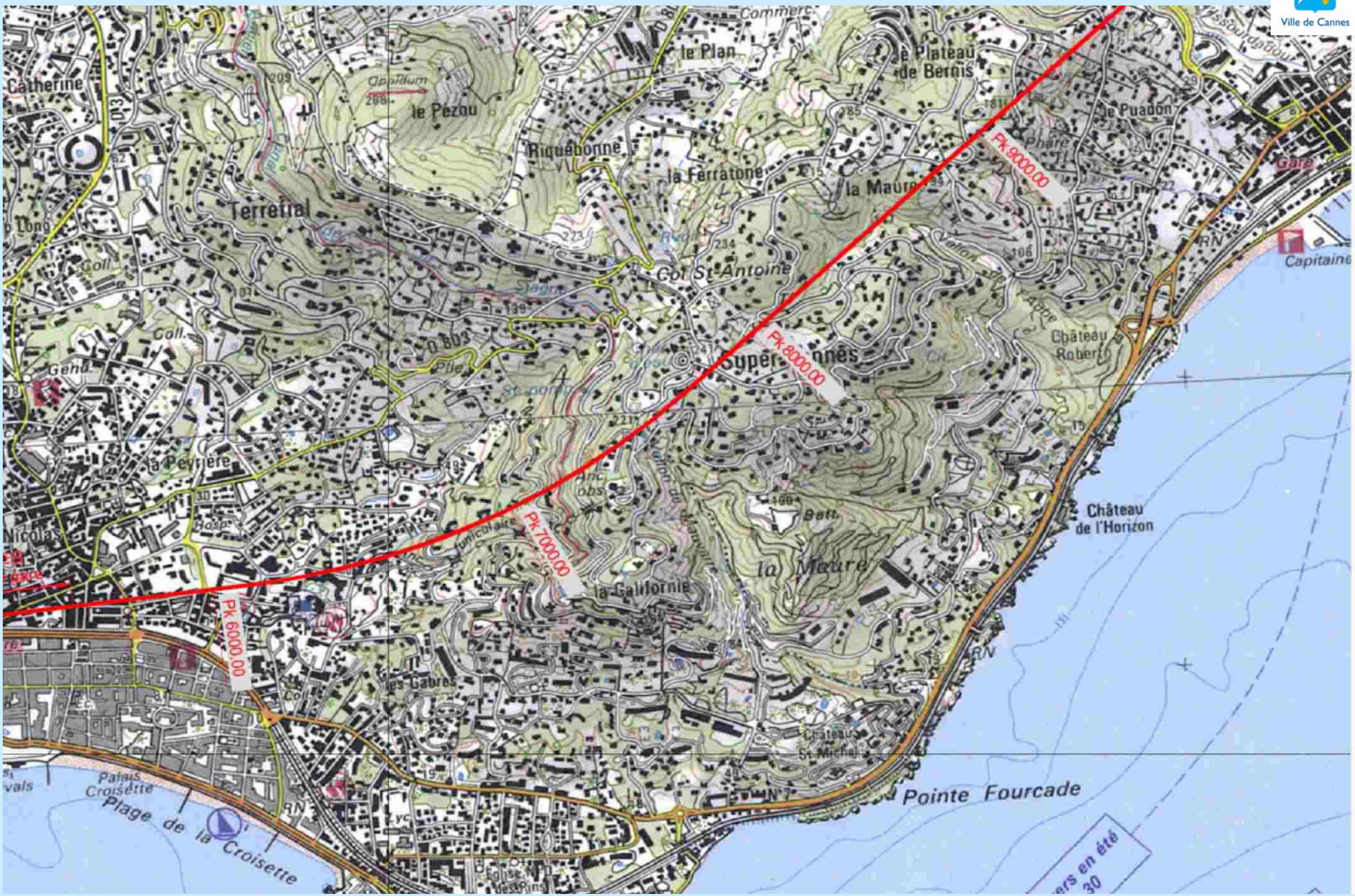


Faisabilité de l'enfouissement Variante Cannes

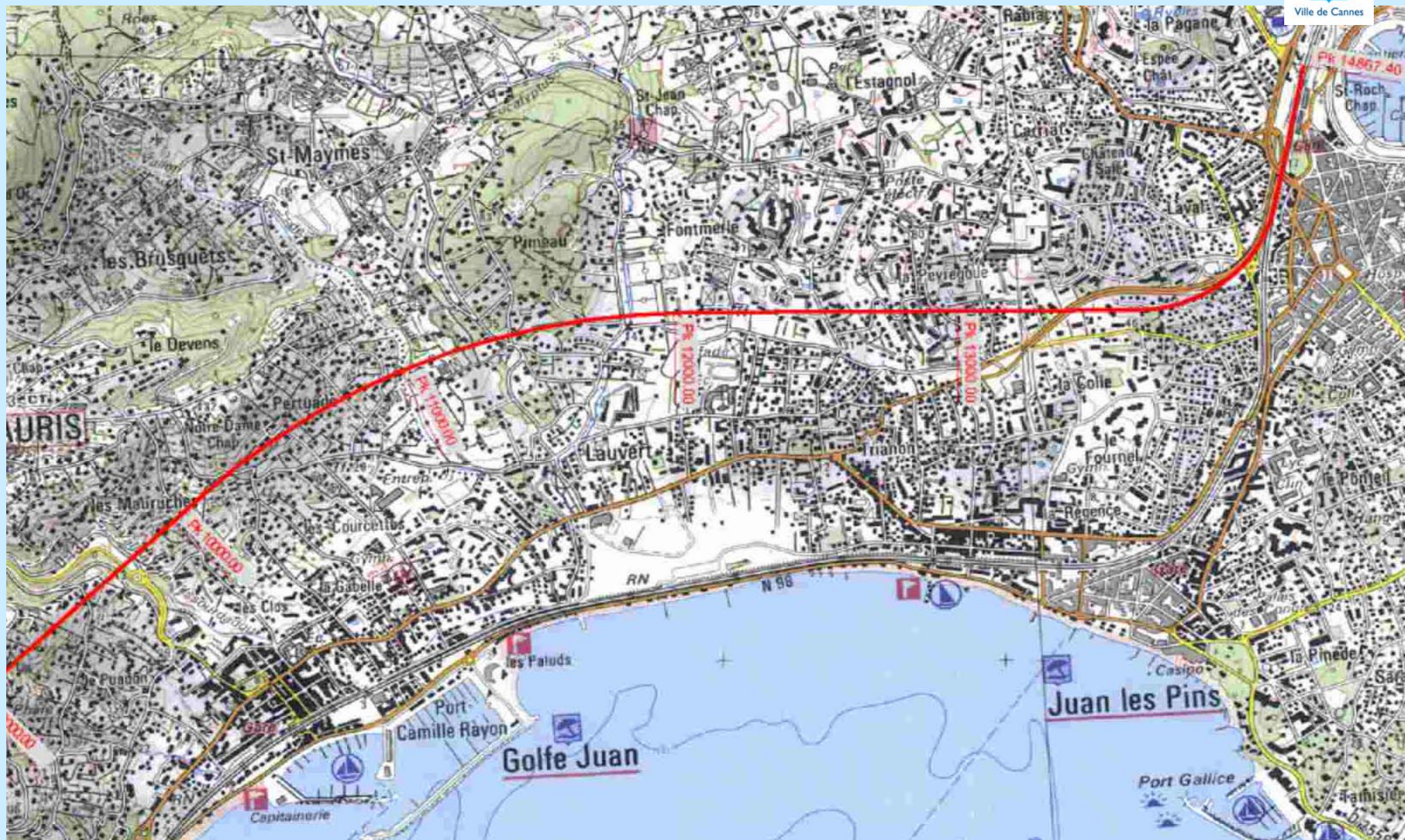


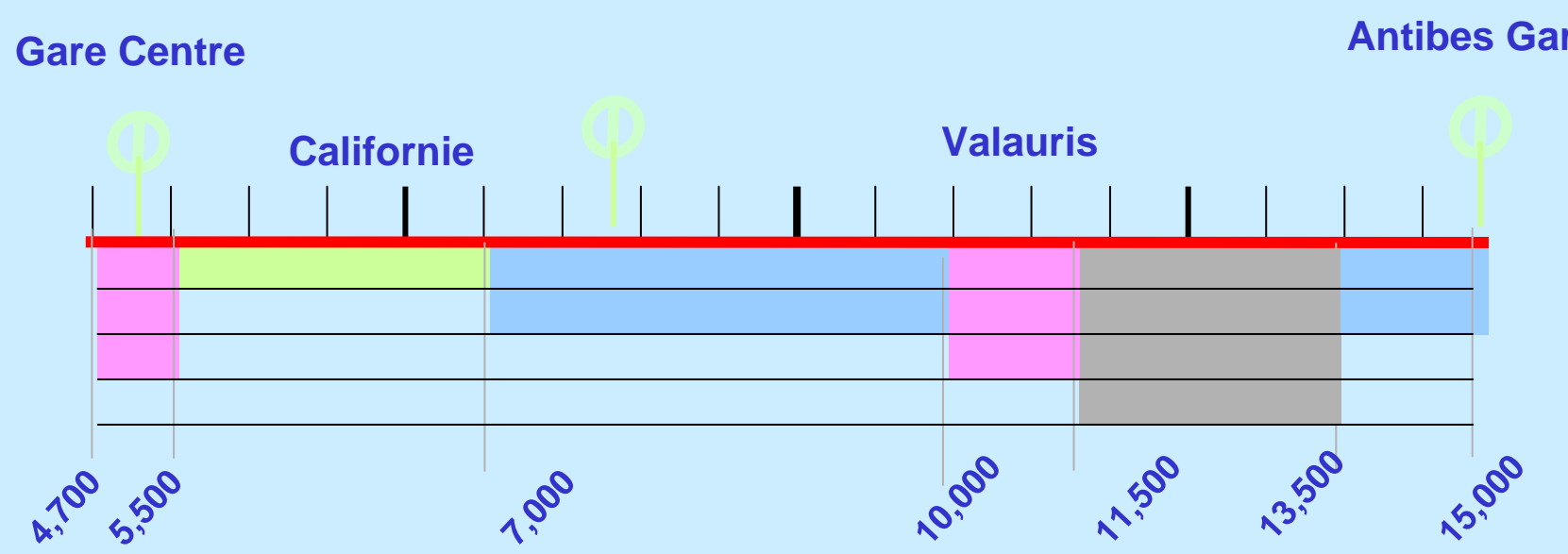
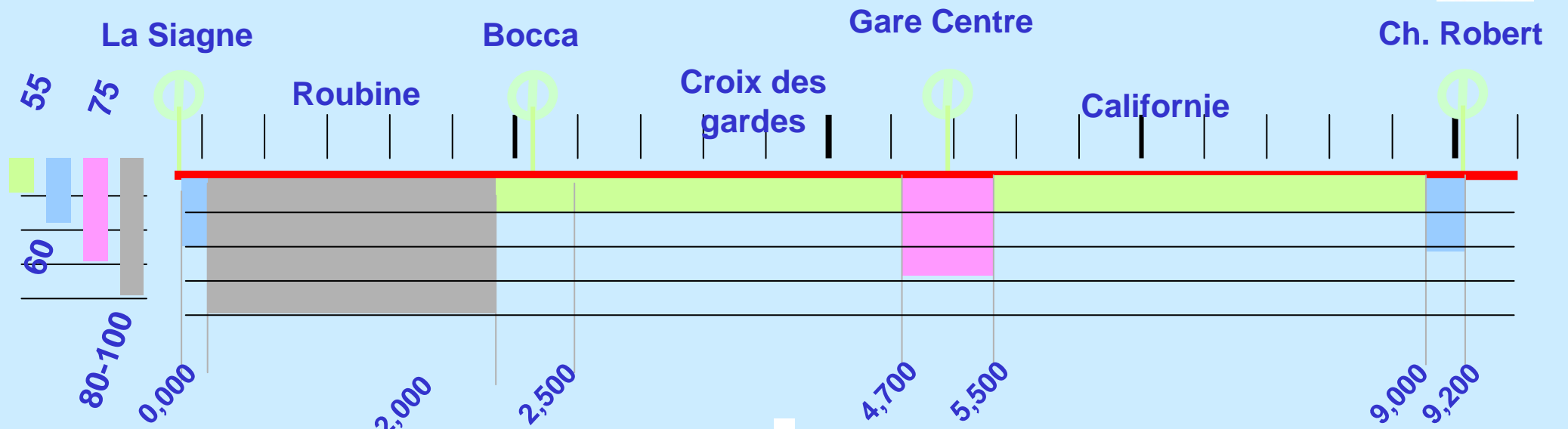






ars en été
30





Faisabilité enfouissement : Possible nécessite néanmoins investigations



- Hydrogéologie vallée de la Siagne
- Etude géologique et méthodes de creusement
- Sécurité en tunnel
- Réutilisation des matériaux environ 3 M.m³
- Fonctionnalités : ligne de grasse, gares «TER» « TGV »,
- flux de voyageurs, programme pour les gares
- Procédures : loi littorale, PLU,
- Synergie des projets : variante d'Antibes, LGV, 3 voies
- Triage, nouvelle plate-forme
- Durée des travaux
- Environnement humain et phase chantier

Foncier : PRINCIPES METHODOLOGIQUES

1. DEUX TYPES D'AMENAGEMENT

- ZAC sur la gare de triage
- Aménagement linéaire le long de l'emprise libérée

2. NE PAS CHERCHER A EVALUER LE FONCIER BRUT

Ne pas évaluer le foncier à l'entrée du bilan de ZAC mais prévoir un circuit court entre les propriétaires et les acquéreurs de « charges foncières ».

3. RAISONNER EN EQUITE AVANT DE CHIFFRER LES RECETTES

Définir des principes de répartition des plus-values entre les propriétaires et les équipements publics nécessaires.

ZAC sur gare de triage

- Trois types de dépenses:
 - Coûts fonciers (*libération*, remise en état, prix du terrain)
 - Coûts d'équipement
 - Frais d'aménagement



- Equilibre:
$$\text{Coûts fonciers} = \text{Recettes} - (\text{Coûts équipement} + \text{Frais aménagement})$$

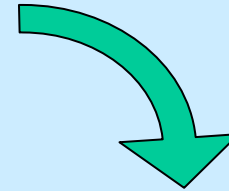
AMENAGEMENT LINEAIRE

- Trois types de supports immobiliers:
 1. Emprises ex publiques => vendues comme charges foncières
 2. Terrains privés désenclavés => participation pour voie et réseaux
■
 3. Renouvellement urbain induit => pas de récupération des coûts mais bases fiscales en hausse
- Pas d'équilibre financier a priori

Coûts d'infrastructure (CE 2004)

Estimations sommaires en M€

- Niveau pré étude
- SAV 20 %
- MOE / MOA 15 %
- 2 gares voyageurs



	Variante Cannes	Var. Cannes - Antibes
Démantèlements VF + CVF +trriage	2 + 10 + 1	3 + 10 + 1
Génie civil tunnel + 1. Grasse	700	1110
Équipements ferroviaires	65	80
Gares	120 + 80	120 + 80
Exploitation ferroviaire travaux	20 (PM)	20 (PM)
Recréation d'une PF triage	50	50
Aménagements de surface	PM	PM
TOTAL	1,050 Md€	1,475 Md€

FIN

