

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

La LGV PACA et le développement territorial

Débat du 31 mars 05 à Nice

Rédacteur : Giudicelli

En tant qu'association de défense de l'environnement, le projet de LGV-PACA s'il a des aspects positifs (cf la réduction des gaz à effet de serre) a aussi des aspects préoccupants (pression foncière accrue, envolée des coûts du logement, impacts du passage de la ligne dans un milieu très sensible).

Parler d'aménagement territorial dans ces conditions suppose une définition claire de ce que veulent vraiment les collectivités territoriales, Conseils Généraux et Régional. Quelle sorte de développement durable veulent-ils ? Ne seront vraiment durables que les nouvelles infra structures qui ne seront pas rapidement périmées (par ex à cause des évolutions technologiques), de peu d'utilité ou de peu d'usage par suite de mauvaises estimations prévisionnelles (méditer l'exemple de la gare TGV de St Exupéry près de Satolas à ce jour bien peu fréquentée !)

Mettre seulement l'accent sur le temps de parcours Paris-Nice ne nous semble pas la meilleure façon de défendre le principe d'une LGV-PACA.

Pour se limiter aux seules AM, l'Etat il y aura bientôt 10 ans (!), a lancé l'opération DTA 06, ce que le GADSECA avait particulièrement apprécié. Pour la première fois différents responsables du département et d'ailleurs avaient été invités à réfléchir à son futur. Sous la pression des défenseurs de l'environnement, très présents lors des débats, les esprits avaient évolué et admis la nécessité de mettre la priorité sur les transports en commun (abandon de l'A58, projets de TCSP...).

A l'époque le projet de LGV-PACA, sans être tout à fait mort, était vraiment en sommeil. Notre collègue associatif, le GIR Maralpin avait bien évoqué le cas de la ligne Gardanne-Carnoules, mais sans aucune suite. Aujourd'hui les directives de la DTA 06 concernant les transports sont certes toujours d'actualité, mais il serait logique de les mettre à jour après les présents débats pour intégrer le projet LGV et par là les répercuter sur les SCOT, PDU et PLU.

C'est pourquoi il conviendrait de ne pas attendre 5 ans pour définir les faisceaux nécessaires au passage de la ligne (largeur 1000m). Les effets de la LGV sur l'aménagement (durable) de la région PACA ne peuvent être étudiés par le seul couple SNCF-RFFF, mais doivent être pris en compte par l'ensemble des acteurs de la région, notamment par les différentes AOTU pour harmoniser le développement de tout le réseau ferroviaire de transports intra régional qu'il s'agisse des TER ou sur les courtes distances de véritables RER avec les autres moyens (TCSP...)

L'existence de liaisons ferroviaires rapides tout au long du littoral méditerranéen doit conduire à la mise en place de partenariats étroits entre les grandes infra structures portuaires et aéroportuaires. Le précédent débat sur le port de Nice avait mis en relief le

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

contraste entre ses faibles capacités d'accueil et celles, d'une toute autre dimension, du port de Marseille. De même le développement de l'aéroport de Nice ne pourra s'accroître indéfiniment, en particulier pour des raisons de pollution atmosphérique, sur lesquelles d'ailleurs l'information reste discrète ! Faut-il envisager le développement de Toulon-Hyères ou au contraire envisager un nouvel aéroport dans le centre Var ? Dans ce cas quelles interfaces avec la LGV-PACA ?

L'amélioration des synergies entre les grandes infra structures PACA doit aussi être envisagée dans le cas des technopoles telles que celles de l'Arbois et de Sophia. Bien que celles-ci communiquent beaucoup plus par des moyens électroniques, on peut penser que des liaisons intra régionales rapides faciliteraient les travaux en commun.

Evoquons à présent la question des tracés et des gares. Parmi les nombreux critères à appliquer pour choisir un tracé, il y en a un qui nous paraît intéressant et qui consiste à dire qu'il est préférable de procéder à des démolitions de constructions existantes (à condition qu'elles n'aient pas de caractère patrimonial) que de détruire ce que la nature a créé. Le XX^{ième} siècle a été, sur le plan de l'urbanisme, un siècle catastrophique. Le XXI^{ième} devrait avoir pour objectif de profiter de la nécessité de lancer de nouveaux projets comme la LGV pour essayer d'en corriger les aspects les plus critiques.

Cette remarque nous amène à estimer que des gares nouvelles, si elles sont nécessaires, devraient être construites dans le péri urbain, au prix sans doute de quelques restructurations de quartiers, et non en rase campagne. C'est l'option « shunt » du scénario axe 1 pour Marseille et Toulon (pas de gare Toulon nord comme le disent avec raison les agriculteurs de la plaine de Cuers)

Pour la gare Est-Var la question nous paraît plus délicate. La mettre au centre d'un triangle Les Arcs, Fréjus, Draguignan, signifierait une gare « betteraves » (bien qu'il n'y en ait guère dans le pays !). Est-ce acceptable ? Si sur le plan économique ce serait probablement positif, on peut craindre beaucoup d'effets négatifs sur le plan environnement (voir par ex les pressions actuelles sur les terres agricoles de la vallée de l'Argens). Quelles options seront prises dans les PLU locaux ?

La même question se pose dans l'hypothèse où de trop grandes difficultés pour mettre la gare de TGV à Cannes La Bocca (quid des tunnels pour y arriver et en repartir ?) conduiraient à une ligne plus au nord avec une gare autour de Mouans Sartoux (où passe le train Cannes-Grasse) ou plus loin vers Sophia. Cette option aurait le mérite d'accélérer la mise en place d'un véritable réseau de TCSP pour relier la technopole à la côte (vers l'aéroport, vers Antibes et vers Mougins le Cannet).. C'est le problème que doivent traiter les PDU de la CASA et de la CANCA (et aussi du SITP du bassin cannois où l'intercommunalité est pour l'instant en panne !).

Si l'emplacement d'une gare TGV à Antibes soulève quelques interrogations, c'est surtout Nice qui pose le plus gros problème d'aménagement. L'option gare à St Augustin permettrait de concevoir un véritable centre intermodal avec l'aéroport à proximité (est-ce vraiment intéressant ?), l'A8, et différents TCSP (vers Nice, Carros et Sophia). Mais elle est liée à un tracé littoral commun TER-TGV qui accumule toutes

ou Union Régionale du Sud-est pour la Sauvegarde de la Vie, de la Nature et de l'Environnement

Affiliée à France Nature Environnement (FNE)

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée dans un cadre national au titre de l'article L.141.1 du Code de l'Environnement

les nuisances sonores et que ses riverains rejettent avec quelques raisons. D'autre part ce point de la plaine du Var est particulièrement encombré avec le MIN à une centaine de mètres de la ligne.

Si la gare actuelle à Nice Centre est assez vaste pour qu'on puisse y envisager un accroissement du trafic TGV, elle souffre de ses accès qu'il s'agisse des 3 voies ferrées coincées par la voie rapide ou des limites de la desserte par tramway (accès par VL très difficile et à

C'est pourquoi l'idée d'une gare Est Nice au niveau de la gare de triage de St Roch mériterait d'être approfondie. Elle offrirait l'occasion d'un rééquilibrage en faveur des quartiers Est de Nice (rénovation, embellissement...). On rappelle également que St Roch est au départ de la vallée du Paillon avec la pénétrante N-S, l'accès à l'A8 (et par là à Monaco), la ligne Nice-Coni (qu'il faudrait utiliser jusqu'à Sospel en RER).

Qu'une gare Est-Nice soit retenue ou non ne supprime pas le problème de la nécessaire poursuite de la LGV vers l'Italie et au niveau de Nice celui du passage de la vallée du Paillon. Les difficultés seront analogues à celles évoquées pour l'option « souterrain » du projet autoroutier de contournement nord de Nice (comment la raccorder à l'actuelle A 8 au niveau de l'échangeur Nice Est ?).

Nous achevons ce rapide tour d'horizon en évoquant le cas du fret. Même si la LGV-PACA n'aura pas une véritable vocation de mixité comme la « Magistrale Eco fret » de la Maurienne, elle devra apporter des progrès dans la nécessaire réduction des transports par PL, soit directement en prenant une part accrue du trafic de transit (40 % à Vintimille), soit en libérant des sillons sur la voie historique pour des dessertes intra régionales. Dans cette optique il devrait y avoir de nouvelles plateformes logistiques à implanter (où ?). Il faut inverser la tendance en faveur du trafic PL qu'illustre l'abandon plus que regrettable de la desserte ferroviaire des cimenteries du Paillon !
