

ASSOCIATION DES 7 COMMUNES* CONTRE LE PROJET DE L'A8 BIS

* LA COLLE-SUR-LOUP – LA GAUDE – GATTIERES – SAINT-JEANNET – SAINT-PAUL – TOURRETTES-SUR-LOUP - VENCE

juin 2005



les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



L'Association
de Défense
des 7 Communes
contre le projet A8bis,
dite "A7C".

Association Loi de 1901.
Enregistrée le 3/11/1988 –
SP de Grasse – n° 8164.

Agrée le 13/02/1997.
Préfecture des Alpes-Maritimes.
Pour la Défense de la Nature
et de l'Environnement.

CONTACT

A7C

"Villa Alexandrine"
36 rue du 8-mai-1945
06140 Vence
Tél. : 04 93 58 99 74
Courriel : a7c@wanadoo.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LA PROBLÉMATIQUE DU TGV DANS LES ALPES-MARITIMES

Depuis sa création, il y a plus de 16 ans, l'A7C a participé à la plupart des débats et actions concernant l'aménagement du territoire. Ce fut le cas lors de l'élaboration de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA).

Notre participation au débat sur la LGV PACA portera essentiellement sur les Alpes-Maritimes, sans pour autant ignorer nos voisins du Var et des Bouches du Rhône dont nous nous sentons entièrement solidaires. L'arrivée éventuelle d'un TGV dans le département aura des conséquences majeures sur le plan humain, environnemental et économique. **La Côte d'Azur est très sensible** dans la mesure où elle a déjà été largement envahie par un développement urbain excessif et mal maîtrisé : c'est pourquoi il est primordial que les

populations trouvent dans ce projet des bénéfices réels et non des nuisances supplémentaires. L'A7C accueille favorablement tous les projets ferroviaires car ils représentent une vraie alternative à la route. Nous nous sommes d'ailleurs battus aux côtés des autres associations pour la renaissance des lignes du département : la réouverture de la ligne Cannes-Grasse est à cet égard un succès et une grande satisfaction pour nous. Si nous soutenons par principe la LGV PACA, **décider de l'opportunité du projet, sans que le problème du tracé et des gares ne soit étudié et réglé, est un piège dangereux que nous ne pouvons accepter.** Il convient de se poser au préalable les questions essentielles et de déterminer les conditions nécessaires à une réalisation correcte.

POUR UN AMENAGEMENT COHERENT...

La LGV comme alternative au "tout routier"

En "arrimant" les Alpes-Maritimes et Nice au réseau grande vitesse français, on offre une alternative au tout routier. Le monopole de la route, puissamment entretenu depuis des années (qui s'est accompagné de la fermeture de nombreuses lignes de chemin de fer) nous a conduits à des situations insupportables : embouteillages, pollutions... etc. L'agglomération du littoral entre Cannes et Menton est particulièrement touchée par ces phénomènes.

Une liaison ferroviaire nettement plus performante reliant Nice à Marseille, aux capitales régionales et à l'ensemble des métropoles du bassin méditerranéen, devrait contribuer à l'amélioration de cette situation. Quant à la liaison Paris-

Nice en moins de 4h, elle devrait offrir une vraie concurrence à l'avion et permettre une hausse sensible de la fréquentation du train.

Accès plus faciles, échanges plus rapides, le département peut sans doute compter sur cette infrastructure nouvelle pour dynamiser son activité économique : tourisme, relation avec les pôles technologiques et universitaires... etc

Toutefois, et suivant une logique que nous avons toujours adoptée, il n'est pas question d'entériner sans condition un projet qui laisse de nombreux points en suspens. Le dossier de présentation tend trop souvent à considérer les problèmes comme résolus.

Une approche exigeante

"... Vitesse... fréquence, 2 conditions pour que le TGV réussisse sa

...du département

mission...", souligne RFF dans son dossier. Soit, mais ces conditions ne sont pas suffisantes ! La performance technologique, si remarquable soit-elle, ne doit pas faire oublier que cette ligne nouvelle n'est pas sa propre finalité. Elle doit d'abord être au service des hommes. C'est pourquoi, **l'intérêt des populations locales doit coïncider avec celui des futurs usagers.**

Au vu de ces principes il convient de poser clairement les impératifs de cette réalisation, et d'analyser avec objectivité le rapport coût financier/bénéfices, sachant que la dépense prévue est estimée à 6 milliard d'€uros (sans compter les surcoûts et les aléas... etc).

Rappel DTA et ses objectifs

La DTA des A-M, adoptée par l'État, fixe les grands objectifs de



LA QUESTION FONDAMENTALE...

...des gares et des tracés

développement pour les 20 ans à venir.

Tous les grands projets doivent s'inscrire dans la **perspective d'un aménagement cohérent et global** tel que défini dans ce document : la LGV ne doit pas échapper à cette règle.

C'est la raison pour laquelle il est indispensable, avant toute décision, de répondre aux questions suivantes :

→ Quel type de développement démographique et urbanistique souhaitons-nous pour le département ?

→ Quelles sont les capacités d'accueil pour des populations nouvelles - pérennes ou saisonnières ?

En corollaire, d'autres questions apparaissent concernant :

→ nos réserves foncières,

→ le coût du logement,

→ nos capacités d'assainissement et de traitement des déchets,

→ nos réserves en eau potable, en énergie... etc.

→ Dans quelles mesures, le projet LGV s'inscrit-il dans la stratégie d'aménagement définie dans les

Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) des communautés d'agglomérations du département ?

Dans le chapitre II-3 (maîtriser le développement) la DTA recommande "une gestion économe de l'espace" qui implique "d'éviter la poursuite d'un étalement urbain coûteux pour les finances locales et générateur de dysfonctionnement...". Le tracé de la LGV et la localisation des gares doivent tenir compte de ces recommandations.

Un problème crucial, le tracé et les gares

Plusieurs scénarios proposés par RFF prévoient la création de gares nouvelles au prétexte que cela ferait gagner du temps sur le trajet. Ce raisonnement est inacceptable. L'expérience prouve que les gares à l'extérieur des villes posent de nombreux problèmes. En effet, si le TGV peut afficher un certain gain de temps, il n'en est pas de même pour **le voyageur qui perd ce bénéfice en rejoignant sa destination finale.**

Que devient dans ce cas la concurrence avec l'avion ?

Nous estimons de manière résolue que les gares du TGV doivent correspondre aux **gares existantes des centres-villes**, et en tous cas à celles de **Cannes, Antibes et Nice**.

Pour les tracés envisagés : ils sont tous basés sur une traversée en tunnel de l'Estérel, suivie d'un passage direct à travers le moyen pays (Mougins, Sophia) et un raccordement à la ligne du littoral vers Cagnes sur mer (voir fascicule "Pourquoi" p. 51).

Cette conception, outre qu'elle n'offrirait qu'un gain de temps limité, entraînerait un surcoût démesuré de 1 Milliard d'€uros (p. 53), et provoquerait le saccage évident du moyen pays – une ligne souterraine de l'Estérel à Nice étant très improbable au vu des moyens disponibles.

Conséquence incontournable, nous pensons que le TGV devra, dans les A-M et sur la plus grande partie de son trajet, rejoindre le réseau littoral SNCF existant.

La question des gares et des tracés est si grave qu'elle mérite à elle seule un débat particulier.



POUR LA MISE EN PLACE...

...d'un vrai réseau de TC

Les vraies priorités

Pour nous, la priorité des priorités est d'**organiser de toute urgence un vrai réseau de Transports Collectifs moderne et performant**, permettant le bon fonctionnement au quotidien de l'ensemble des déplacements dans le département.

Cela implique :

→ la réalisation et **la mise en service rapide de la 3^{ème} voie du littoral**, pour recevoir un vrai TER cadencé, avec **gares multimodales** et parkings-relais, de Nice à Cannes (la section Cannes-Antibes, non prévue actuellement est indispensable).

→ la modernisation de la ligne du Chemin de fer de Provence (Nice-La Manda) pour assurer la desserte de la vallée du Var,

→ l'amélioration de la ligne Nice-Breil-Cunéo,

→ la mise en place de lignes de Transport Collectif en Site Propre (TCSP).

L'efficacité de ce réseau local est déterminante pour irriguer le tissu de l'agglomération et assurer la réussite du TGV... en 2020.

Nous réclamons le même volontarisme sur ces projets que sur celui de la LGV !

Conclusion

La LGV PACA est un projet

à long terme : à ce titre,

il s'intègre logiquement

dans une réflexion de poli-

tique globale des transports.

La dimension européenne

du problème, et en particulier

la mise en place de liens

priviliés le long de l'arc

méditerranéen sont évidents.

Cependant, en ce qui

concerne le département des

Alpes-Maritimes, nous devons

imposer nos exigences :

→ Notre richesse économique

étant directement rattachée

à la qualité de nos paysages

et de notre environnement,

la protection des sites est

prioritaire.

Ainsi, une vision purement

"économiste" du projet,

qui ne viserait qu'à sa propre

rentabilité, est inacceptable,

et incompatible avec notre

volonté de maintenir un

développement raisonné et

maîtrisé de nos territoires.

→ L'argument du "gain de

temps", de quelques minutes

entre Cannes et Nice, ne justi-

fie pas le passage d'une ligne

nouvelle et les dégâts

environnementaux qu'elle

implique dans le moyen pays.

Examinons donc l'opportunité

de la LGV jusqu'à Nice, sans à

priori, avec un souci constant

de la défense de la qualité

de vie des populations.

