

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SOPHIA ANTIPOLIS

mai 2005



les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Conseil de Développement

UN "OUTIL VITAL" POUR L'AVENIR

Le Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis réunit différentes composantes de la Société Civile. Ce document est le fruit d'un large débat au sein de ce Conseil, chacun apportant sa vision du projet en fonction de ses compétences et de ses centres d'intérêts. La liste des participants associés à ce Conseil est donnée ci-après.

Le Conseil considère à titre fondamental que les choix visant une infrastructure lourde de type LGV, auront un tel impact sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de la vie des populations concernées à court, moyen et long terme, que ces choix devront être particulièrement "étudiés" et "motivés" et ne pas être seulement affectifs.

CONTACT

Jean Houlgatte,
Président du Conseil
de Développement
Tél. 04-93-00-28-25

Philippe Le Bars,
Rapporteur groupe transports
et déplacements
Courriel :
philippe.lebars@free.fr

Liste des organismes et associations constitutifs du Conseil de développement de la CASA

Club Des Dirigeants de Sophia Antipolis, Club Sophia Start-up, Club Hi Tech, MJC/FJT de Valbonne, Jeune Chambre Economique, Syndicat CGT, Syndicat CFDT, syndicat CFE-CGC, Syndicat CFTC, Union Départementale de Consommateurs, Association des Paralysés de France, Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics, Syndicat des Limonadiers et Restaurateurs, Collectif des Solidarités, Collectif Enfance Handicap, Union Pour l'Entreprise des AM, Chambre des Métiers, Association TRAVISA (membre de la FNAUT), GADSECA, Groupe ELAN, ADASEA, CCI, INRIA, Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles, GIR Maralpin, Telecom Valley, Association Espaces pour Demain, Chambre Syndicale des Promoteurs de la Côte d'Azur et de la Corse, Union Patronale des transporteurs des Alpes Maritimes, Comité Départemental Olympique et Sportif, Fondation Sophia Antipolis, CAPEB 06, Chambre d'Agriculture, Université de Nice Sophia Antipolis, ADEME, Syndicat FO, Incubateur PACA Est, AFPA, Syndicat des Hôteliers.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

QUELLE REGION PACA VOULONS-NOUS

... dans l'Europe de demain ?

En préambule, le Conseil a écarté la question des coûts. En effet, s'agissant d'un équipement qui structurera pour au moins 50 ans le développement économique et social de la région ainsi que son environnement, il nous a paru nécessaire de **fixer d'abord les objectifs**, les financements devant ensuite être trouvés au mieux pour répondre de manière adéquate et équilibrée à ces objectifs.

1. La future ligne LGV doit s'insérer dans un système européen continu depuis Lisbonne jusqu'à Milan/Turin.

Quel visage économique voulons nous donner à la Côte d'Azur au sein du nouvel espace européen dans un siècle ? La LGV PACA est probablement le dernier très grand projet d'infrastructure dans notre région. Son effet potentiel doit être rapproché de celui de la ligne ferroviaire du PLM Marseille-Toulon-Nice-Vintimille (1855-1869) et, plus récemment, de celui des autoroutes. Cette infrastructure sera opérationnelle dans 15 à 20 ans au mieux, pour durer probablement un siècle ou deux.

Le Conseil pense que la LGV PACA doit s'inscrire dans un contexte Européen, assurant la continuité du corridor européen N° 5 (partie Ouest) qui reliera Lisbonne à Milan/Turin via Madrid, Barcelone, Marseille, Nice, Gênes. Elle doit permettre de réaliser le chaînon manquant du futur arc méditerranéen ferroviaire par l'intermédiaire des LGV espagnoles, de la liaison Perpignan-Figueras (prête en 2009), des LGV Languedoc et PACA, des aménagements de la ligne Vintimille-Gênes et de la ligne

nouvelle Gênes-Milan (dont l'essentiel est d'ores et déjà en chantier ou programmé pour 2012).

Cette dimension internationale contribuera au développement harmonieux de la Côte d'Azur dans l'espace européen, et permettra en outre de mobiliser des financements européens.

A l'inverse, il paraîtrait inconcevable que le tronçon français de cet axe européen ne soit qu'un lieu de "transit" sans connexion économique réelle avec ses voisins espagnols et italiens.

2. La future ligne LGV devra être conçue pour la mixité voyageurs/fret

La nouvelle traversée ferroviaire de la Côte d'Azur doit être conçue pour la mixité fret/voyageurs (dans le prolongement des aménagements italiens) afin :

2.1 d'assurer un report modal du trafic fret de transit de l'autoroute vers le train par l'aménagement d'une "autoroute ferroviaire" délestant l'A8 de ses camions et poids lourds en transit, ce qui est vital pour l'aménagement du territoire et la maîtrise des nuisances dans une région touristique ;

2.2 de permettre ainsi à la Région de réduire considérablement la pollution due aux émissions de gaz, et de se préparer ainsi aux sévères échéances à venir du protocole de Kyoto, tout en améliorant la santé et la qualité de vie des populations. On notera que les émissions de gaz à effet de serre sont dix fois moindre pour le TGV comparé à l'avion (source ADEME) ;

2.3 de libérer l'axe historique littoral de son trafic de marchandises et de voyageurs longue distance, et permettre ainsi la mise en place d'un véritable "RER azuréen" indispensable à une reconfiguration des trafics, afin de pratiquer une politique "effective" favorisant les transports collectifs en lieu et place de la voiture particulière.

Le dossier du débat établi par la RFF souligne que l'aménagement complet de la LGV PACA en axe mixte fret/voyageurs induirait des surcoûts prohibitifs. Nous nous posons la question de savoir si cette position RFF est "démontrée" dès lors que les pays voisins (tout récemment l'Espagne) ont fait des choix contraires dans des configurations plus sévères que les nôtres. Une expertise contradictoire s'avère indispensable. Quoiqu'il en soit, le Conseil pense que les financements doivent être adaptés aux objectifs structurants de cette nature, quitte à être étalés dans le temps. L'avenir de la Région ne saurait être hypothéqué sous le seul prétexte que nous n'avons pas à court terme la solution du financement nécessaire.

3. La future ligne LGV devra être indépendante des lignes historiques

Si tel n'était pas le cas, les lignes historiques ne pourraient pas à elles seules supporter le trafic TGV, celui des lignes actuelles, un trafic accru du fret et le "RER azuréen" qui ne pourrait de ce fait pas voir le jour. Or le "RER Azuréen" est l'équipement structurant crucial pour le développement de la Côte d'Azur, sans lequel aucun transfert modal ne pourra s'effectuer.

L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE...



... est vital !

4. Un tracé en chapelet

Le positionnement spatial de la LGV pose le problème fondamental de l'aménagement du territoire. Il est désormais bien connu que les infrastructures lourdes en matière de transports (autoroute - lignes ferroviaires - plateforme intermodale, etc.) engendrent la création d'activités marchandes nouvelles qui s'implantent à proximité des nœuds de communication. Cet appel marchand induit toujours des besoins complémentaires (services - habitats) d'où la naissance de villes nouvelles le long des grands axes.

Le Conseil pense qu'un schéma régional en peigne "éloignerait" et "marginaliserait" par simple effet mécanique les villes non directement desservies. Le développement économique et social de ces villes pourrait en être considérablement affecté. A titre d'exemple, depuis la création de l'A8 qui dessert Aix en Provence et laisse Marseille à l'écart, la ville de Marseille a perdu de la population et l'étalement urbain s'est accentué entre Aix et Marseille. La situation de Marseille a été modifiée par l'arrivée de la LGV.

Afin de respecter l'esprit de la loi SRU, le Conseil préconise donc un tracé en chapelet, qui engendrera de fait un développement harmonieux des villes historiques desservies, facilitera les modalités opérationnelles, contribuera au développement des complémentarités de proximité entre l'Est et l'Ouest PACA, et contribuera par le développement de ces proximités à la rentabilité de l'exploitation.

5. Les nouvelles gares implantées dans les cœurs historiques

La encore le problème crucial concerne l'aménagement du territoire.

Le modèle - presque exclusivement français - de "gares betteraves" à l'écart des agglomérations renforce l'étalement urbain et le déclin des centralités traditionnelles, tout en alimentant le trafic automobile, faute d'une desserte pertinente et performante par les transports collectifs.

Afin de respecter l'esprit de la loi SRU, le Conseil préconise que les gares doivent être situées au centre de la cité, afin de bénéficier du réseau de desserte locale en Transports en commun. L'exemple de Lille et des villes italiennes (Turin, Milan, Bologne, Florence, Rome) démontre s'il en était besoin qu'il est parfaitement concevable de localiser la gare TGV au cœur de l'agglomération, si possible au droit ou à l'aplomb de la gare historique. Cette localisation centrale permet de conforter le développement du cœur d'agglomération (exemple de l'opération EURALILLE), et maximise le potentiel de correspondance entre le TGV, le TER et les autres modes de transports collectifs.

Un tel choix impose d'enfourer la LGV lors de la traversée des agglomérations denses. Cela permettra d'enfourer dans le même temps les lignes historiques lorsque celles-ci constituent une coupure pénalisante de certaines des villes concernées (cas de Cannes à Nice).

6. Les temps de transport

L'implantation d'une LGV voyageurs n'aura de sens que si les temps de transport sont concurrentiels avec ceux de l'avion.

A partir du cas de Nice, on peut considérer que ce temps pour Nice-Paris doit être inférieur à 4 H, ce qui positionnerait la LGV de façon pertinente par rapport à l'avion dès lors que l'on raisonne de "cœur de ville" à "cœur de ville" et non pas d'aéroport à aéroport. En effet, ce qui compte pour le voyageur, c'est évidemment le temps total de son déplacement.



CADRE GENERAL DU PROJET

... par la mixité fret/voyageurs

Le Conseil de développement est pleinement conscient du fait que la ligne nouvelle dont la réalisation s'impose traversera nécessairement le territoire de la CASA. Les considérations qui précèdent établissent que la CASA doit non seulement ne pas faire obstacle à son passage, mais doit mettre tout en œuvre pour que la ligne soit réalisée dans l'intérêt à long terme de l'ensemble du territoire régional, départemental et local. Le Conseil de Développement de la CASA sera donc très attentif à ce qu'un projet de cette ampleur soit assorti dans le Département de toutes les mesures d'accompagnement indispensables, à savoir notamment :

1. La réorganisation globale du réseau de communication en privilégiant les modes doux et les transports collectifs, ce qui implique la création de plateformes intermodales efficaces ;

2. La création et la connexion du réseau de transport en commun en site propre (TCSP) devant relier les divers pôles d'activités (notamment Sophia Antipolis) directement, ou par le RER azuréen, à la (ou aux) future(s) gare(s) LGV ;

3. Le remembrement des espaces directement ou indirectement affectés en privilégiant la reconquête des espaces naturels et la restauration des paysages ;

4. Le respect des obligations concernant les aménagements conformes aux besoins des personnes à mobilité réduite (fauteuils roulants en particulier).

CONCLUSION

En résumé, le Conseil de Développement de la CASA préconise les choix suivants :

1. l'insertion économique de la LGV Paca dans un dispositif ferroviaire continu de Lisbonne à Milan/Turin (Arc méditerranéen) ;

2. la mixité des trafics voyageurs et fret sur la LGV ;

3. l'autonomie totale de la LGV par rapport aux lignes historiques, mais avec des connexions directes dans les gares desservies avec le futur réseau RER (ex TER) et les autres transports modaux ;

4. une desserte en chapelet des villes desservies et non pas une structure en peigne à 2 ou 3 axes ;

5. des gares implantées dans les cœurs historiques, mais à partir de voies enfouies lorsque les lignes historiques coupent les villes en deux, ce qui est le cas de Cannes à Nice ;

6. le temps de transport Nice-Paris en LGV doit être inférieur à 4 H.

Compte tenu des choix proposés par RFF dans le dossier de base et du fait que des avis divergents sont émis par d'autres spécialistes, nous proposons que la Commission Particulière demande à la Commission Nationale une expertise extérieure à RFF, par exemple avec des techniciens espagnols, italiens, allemands etc. A partir d'une telle expertise, il sera possible de valider ou non les choix proposés.

