

A.D.E.A.R.

**Association pour la Défense de l'Environnement
d'Antibes et sa Région.**

Association Agrée pour le Département des A.M.

**Boîte Postale 553
06631 ANTIBES Cedex**

Monsieur LE PRESIDENT
de la CPDP LGV PACA
1, Boulevard Dugommier
13001 MARSEILLE

OBJET :
Débat Public LGV PACA

Monsieur le Président,

En complément à la « Contribution Ecrite » qui vous a été adressée en Septembre dernier par notre association, je vous prie de trouver, ci-après, les observations qu'appellent, de la part de l'A.D.E.A.R., les documents du Débat Public que vous avez eu l'obligeance de nous faire parvenir.

CONSIDERATIONS GENERALES.

Quelle que soit la solution adoptée par le maître d'oeuvre, il est essentiel que les contraintes sur l'environnement et le cadre de vie des personnes concernées, ne soient pas excessives au regard des quelques minutes qui pourraient être soustraites à la durée totale du trajet de la Ligne à Grande Vitesse.

Nous devons insister sur les risques de nuisances et de pollutions qui peuvent résulter de tels travaux et nous avons beaucoup d'appréhension quant aux conséquences de ce projet sur la qualité de vie des habitants et notamment sur l'incapacité des protections phoniques à supprimer les incidences sonores, ainsi que les vibrations et les bruits « à répétition » lors du passage fractionné des trains.

On peut redouter que l'altération de la perception, pour les riverains concernés, ne soit particulièrement augmentée par l'audition ponctuelle et répétitive des nuisances sonores, bien qu'elles soient mesurées et régularisées initialement « à la source ».

Il faut craindre, également, les impacts sur les infrastructures routières existantes ; ainsi qu'un bouleversement du paysage, avec une « altération du champ visuel » par les largeurs d'emprises réservées aux lignes ferroviaires, supprimant également certains secteurs boisés et les coupures de verdure qui agrémentent le paysage.

Il restera, également, à protéger les secteurs concernés des risques d'inondations, par la création de nouveaux bassins de rétention d'eau.

Enfin, l'accroissement de la fréquence des trains sera créatrice d'une augmentation de l'insécurité, par une dispersion des moyens d'intervention des services de surveillance.

LES SCENARIOS.

Si nous nous montrons particulièrement vigilants quant à la préservation des sites et la qualité de la vie des habitants des secteurs traversés par la futur LGV, nous ne disposons pas, en contre partie, d'éléments déterminants, susceptibles d'étayer un choix motivé parmi les trois scénarios approfondis, issus de la desserte à deux axes et présentés en vert sur la Carte du Projet.

Il nous semble, cependant, que le choix de la ligne Nord Arbois, Nord Toulon, Ouest de Nice, permettrait un meilleur rapport « vitesse / environnement / coût. »

L'OUEST DE NICE.

Concernant le point de raccordement de la ligne à grande vitesse à la futur Gare de Nice, la formule « Ouest de Nice » est particulièrement lapidaire et imprécise.

Qu'il s'agisse des documents « Pourquoi » ou « Comment », le tracé de la ligne ferroviaire en ce secteur et le lieu d'implantation de la Gare terminale du LGV restent absents du Projet.

Il apparaît également que la densité des populations locales, traversées par cette ligne ferroviaire, mérite une étude approfondie des solutions susceptibles de leur permettre de bénéficier des avantages de ce mode de transports, dont ils devront supporter les conséquences, les désagréments et les coûts.

Car l'installation de voies ferrées souterraines occasionne d'importantes nuisances aux riverains, qui doivent ensuite bien souvent supporter leur remplacement, par la création en surface de nouvelles voies rapides routières, aussi bruyantes que polluantes.

UNE TROISIEME VOIE CANNES – ANTIBES.

Nous sommes conscients que les considérations économiques doivent se conjuguer avec les impératifs environnementaux de la région et qu'ils doivent s'inscrire dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement du Département des Alpes – Maritimes et se conformer également aux prescriptions de la Directive Natura 2000 et des Contrats de Plan.

Dans le domaine démographique, si l'on additionne les populations des villes comme Cannes, Grasse, Antibes, Saint Laurent du Var, Villeneuve Loubet, Vallauris Golfe Juan, Le Cannet et Valbonne- Sophia-Antipolis, on dépasse largement la totalité de la population de l'agglomération Niçoise.

Et si l'on se réfère au document « Pourquoi », on peut lire, page 51, « se raccorder entre Antibes et Nice, à la Troisième voie littorale, est la solution qui apporte l'essentiel des gains de temps et de capacité. »

Mais une liaison de la LGV à la Troisième Voie du TER au niveau de la Gare de Cagnes sur Mer ne présenterait aucun intérêt, ni pratique, ni technique, ni économique, et serait créatrice d'importantes nuisances dans des zones d'urbanisation dense.

Par contre, un raccordement de la LGV au TER de Cannes, avec la nouvelle liaison Cannes – Grasse par le TER, qui doit permettre la liaison de la Sous-Préfecture des Alpes-Maritimes et du Tribunal de Grande Instance de Grasse, avec la Préfecture de Nice et, nécessairement avec la Capitale, serait génératrice d'un grand essor économique pour tout le secteur de Grasse, Cannes et Antibes - Sophia-Antipolis.

Rappelons que l'Enquête Publique qui s'est déroulée voici trois ans sur la Côte d'Azur et qui portait en plein titre « augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Cannes – Nice » n'a été l'objet d'aucune étude technique, ni d'impact, concernant le secteur Cannes - Antibes; et que la Troisième Voie concernant ce tronçon essentiel s'est trouvée exclue du projet.

C'est pourquoi la création d'une Troisième Voie Cannes Marchandises – Antibes, avec quelques tunnels, mais sans double voie ni 16 kms de tunnels, serait susceptible d'apporter au projet LGV, le point d'orgue indispensable.

En effet, si l'on considère que la distance séparant Nice de l'agglomération Cannoise représente environ le quart de celle séparant Nice de Toulon, on peut déduire que le raccordement de la LGV au TER de Cannes n'augmenterait pas la durée du trajet de la LGV Nice - Paris de plus dix minutes (LGV Nice –Toulon, $55\text{min.} \times 3/4 = 41\text{min.}$ + TER Canne - Nice Centre, 24 min. ; soit 65 min. au lieu de 55 min.).

Une augmentation de temps qui pourrait probablement être réduite avec la mise en service d'une nouvelle Troisième Voie Cannes - Antibes - Nice plus moderne ; bien qu'une accélération de la vitesse actuelle des TER ne saurait être acceptée par les riverains.

Une solution sans doute moins performante qu'une ligne directe Paris - Nice ; mais peut-on quantifier les quelques minutes de perdues, dans le tourbillon de la vie de chacun.

En souhaitant que nos différentes réflexions soient prises en considération, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le Président de l'Association pour la Défense de
l'Environnement d'Antibes et se Région,



Roger VALLERAND