

UNE STRATEGIE D'AMENAGEMENT

UN CHOIX CLAIR EN FAVEUR DU FERROVIAIRE ET DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les moyens de transport non polluants, économes, surs et moins consommateurs d'espace, doivent être privilégiés :

→ la grande vitesse, LGV et TGV, pour les longues et moyennes distances,

→ les TER, RER et TC pour les déplacements quotidiens dans le cadre des programmes de TC développés aux niveaux régional, départemental et local,

UNE VOLONTÉ DE VOIR RÉALISER CETTE INFRASTRUCTURE EN TRÈS GRANDE PARTIE EN TUNNEL, seul moyen acceptable par les populations pour traverser et desservir des zones très habitées et de grande qualité.

UN CHOIX POUR LA DESSERTE TGV EN DIRECTION DE GARES "CENTRES" situées au cœur des zones denses d'urbanisation et d'emploi, mais aussi connectées aux réseaux TER et TC et non vers de nouvelles gares sur la ligne LGV risquant d'accélérer et d'aggraver le mouvement de périurbanisation et d'urbanisation du moyen pays.

NÉCESSITÉ DE DESSERVIR DIRECTEMENT PAR LA LIGNE LGV LES DEUX GRANDES AGGLOMÉRATIONS CANNES-GRASSE-ANTIBES, ET NICE.

La LGV qui traversera le Département et poursuivra par la suite vers l'Italie se doit de desservir en même temps les deux grands espaces, ouest et centre, de la métropole azurienne par des arrivées en LGV au plus près des populations et des centres urbains et connectés au réseau ferroviaire TER et aux différents réseaux de transport collectif :

• une arrivée directe LGV sur Nice Saint Augustin, grande gare

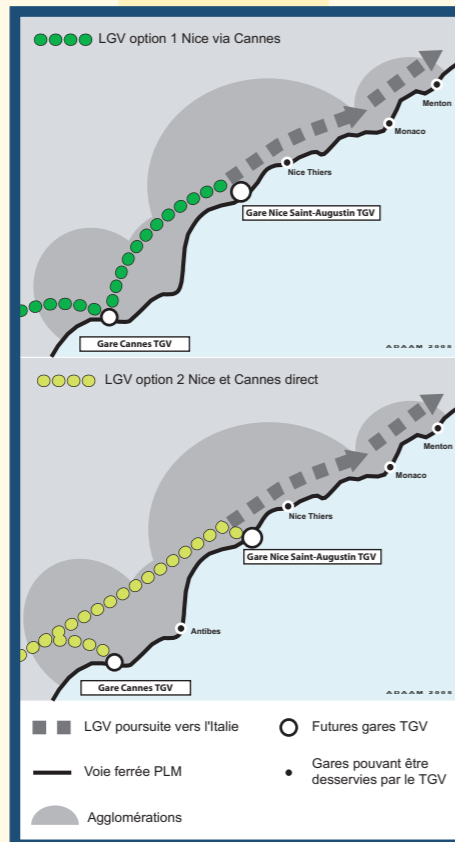
TGV du chef lieu du département et pôle multimodal performant au cœur d'un ambitieux quartier d'affaires, entrée de la Plaine du Var, territoire à enjeux nationaux.

• une arrivée directe LGV au sein de l'agglomération Cannes - Grasse - Antibes, en gare de Cannes, première ville de congrès après Paris.

AVEC DEUX HYPOTHÈSES DE TRACÉ :

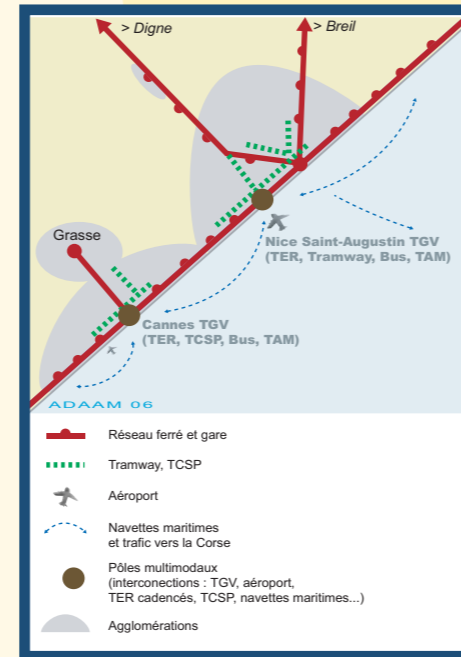
- En priorité, par des voies en souterrain depuis l'Estérel et une poursuite vers Nice et l'Italie (option 1).
- A défaut, par un débranchement LGV ou un raccordement sur la ligne ferroviaire Cannes Grasse (option 2).

Par ailleurs, il est apparu au cours du débat une attente des populations et des élus en vue de l'enfouissement des voies classiques littorales, sujet qui devra faire l'objet d'une étude particulière.



DES GARES TOTALEMENT CONNECTÉES AVEC LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS AU CŒUR DES BASSINS DE POPULATION OU D'EMPLOIS ET DES SITES TOURISTIQUES.

Les deux sites Cannes Centre et Nice St-Augustin offrent des performances tout à fait intéressantes en matière d'accessibilité : TER cadencés (trois directions pour Cannes, et quatre avec les Chemins de Provence pour Nice), réseau TAM, réseau Bus CANCA et TRAM, réseau Bus SITP et site propre...un aéroport international, un aéroport d'affaires, des navettes maritimes, des ports de croisières.



DES OBJECTIFS ET EXIGENCES PARTAGÉS PAR LES ACTEURS DES ALPES-MARITIMES

- Projet international Franco-Italien avec une première phase jusqu'à Nice,
- Réalisation dans les délais les plus courts, 2015 pour Nice, 2020 pour l'Italie,
- Choix d'un tracé permettant de relier Nice à Paris en 3h30 / 3h40 maximum, afin de garantir l'attractivité et la rentabilité du projet,
- Une desserte LGV des centres villes connectée au réseau TER et TC, - arrivée directe à Nice St-Augustin, - arrivée directe à Cannes,
- Nécessité d'envisager un tracé le plus possible en tunnel.

AGENCE DE DEPLACEMENTS ET D'AMENAGEMENT DES ALPES-MARITIMES

AGENCE D'URBANISME 06

juin 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

adaam
agence d'urbanisme 06

Les membres de l'Agence :

- Le Conseil Général des Alpes-Maritimes,
- La Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur,
- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis,
- La Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence,
- La Commune de Cannes,
- La Commune du Cannet,
- La Commune de Mandelieu la Napoule,
- La Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur,
- La Chambre d'Agriculture,
- La Chambre de Métiers,
- Le Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation SYMEP,
- L'Université de Nice Sophia Antipolis,
- L'Etat.

CONTACT

Président, Louis NEGRE
Directeur, Christine CESARI-GEIGER
455, promenade des Anglais
Arenas, immeuble "Arenice"
06291 NICE cedex 3
tel : 04.93.72.69.30
e-mail : info@adam06.asso.fr
http://www.adam06.asso.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LGV : UNE INFRASTRUCTURE VITALE CONFORTANT LE PROJET DE TERRITOIRE DES ALPES-MARITIMES

→ Les Alpes-Maritimes et la Côte d'Azur comptent aujourd'hui parmi les territoires les plus mal desservis par le ferroviaire.

Oublié de la grande vitesse et totalement pénalisé par l'inadaptation et la saturation de la ligne classique, le Département souffre d'un réel handicap qui fragilise tant ses perspectives de développement économique et son attractivité touristique que la qualité de vie de ses habitants. La réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse serait donc un atout considérable favorisant l'accessibilité et l'ouverture des Alpes-Maritimes vers l'extérieur et améliorant aussi le fonctionnement interne de la métropole Azurienne.

Ainsi la LGV doit être conçue dans l'optique du projet d'aménagement et de développement durable des Alpes-Maritimes partagé par l'ensemble des acteurs institutionnels au sein de la DTA. Ce projet d'Aménagement du Territoire vise à limiter l'étalement urbain et à préserver les sites et paysages remarquables ; il s'appuie sur une volonté de réduire l'utilisation de la voiture particulière et préconise des modes de transport plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie, moins polluants et économes en énergie. Il s'inscrit enfin dans une dynamique économique spécifique, fondée sur la recherche d'excellence tant dans les domaines touristiques que technologiques, mais aussi dans l'ensemble des secteurs d'activité, comme dans la vie quotidienne.

UNE NECESSITE POUR LES ALPES-MARITIMES

Ce débat public est l'occasion pour l'Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes de présenter la réflexion conduite avec ses membres et d'affirmer son intérêt pour un projet LGV qui doit être bâti comme un projet européen et transfrontalier France - Italie, avec une première phase allant jusqu'à Nice, et pour exprimer sa vision d'une infrastructure LGV "utile et acceptable" pour les Alpes-Maritimes et ses habitants.

UN CONSTAT INQUIÉTANT

→ Un Département et une métropole de plus d'un million d'habitants, mal desservis et asphyxiés

Depuis l'électrification de la ligne littorale créée en 1866, aucun investissement majeur n'a été réalisé sur cette voie ferroviaire qui offre des performances très médiocres et est aujourd'hui totalement saturée, interdisant un développement adapté des services TER. L'autoroute A8 traversant le Département constitue un vrai lien structurant avec le reste de la France et Paris ainsi qu'avec l'Italie. Elle supporte cependant à la fois un lourd trafic fret de transit en forte progression et une importante fréquentation locale qui fragilisent cette infrastructure et porte atteinte à ses fonctions.

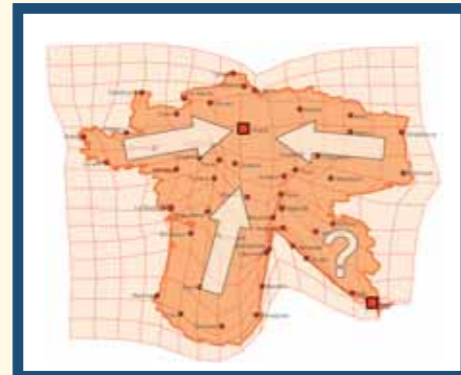
L'aéroport international Nice Côte d'Azur est en revanche la seule infrastructure permettant une très bonne accessibilité de la Côte d'Azur ; premier aéroport après Paris, il constitue l'outil majeur de l'activité touristique, première activité du Département, mais sera limité dans son développement à moyen terme ; il en est de même de l'aéroport de Cannes, premier aéroport d'affaires après Paris.

La voie maritime enfin, reste peu utilisée malgré les dessertes sur la Corse et les projets de navettes maritimes envisagés par le Département.

→ La LGV Méditerranée et les projets LGV actuels, français et européens, ont oublié la Côte d'Azur

En 1992, la LGV Méditerranée, avec ses trois branches Nîmes-Montpellier, Marseille et Côte d'Azur, était inscrite au schéma national des infrastructures ferroviaires à grande vitesse.

Devant les difficultés rencontrées sur l'ensemble du projet, la branche Côte d'Azur a été abandonnée et seules ont été réalisées les branches Marseille et Nîmes.



L'accessibilité ferroviaire en 2005

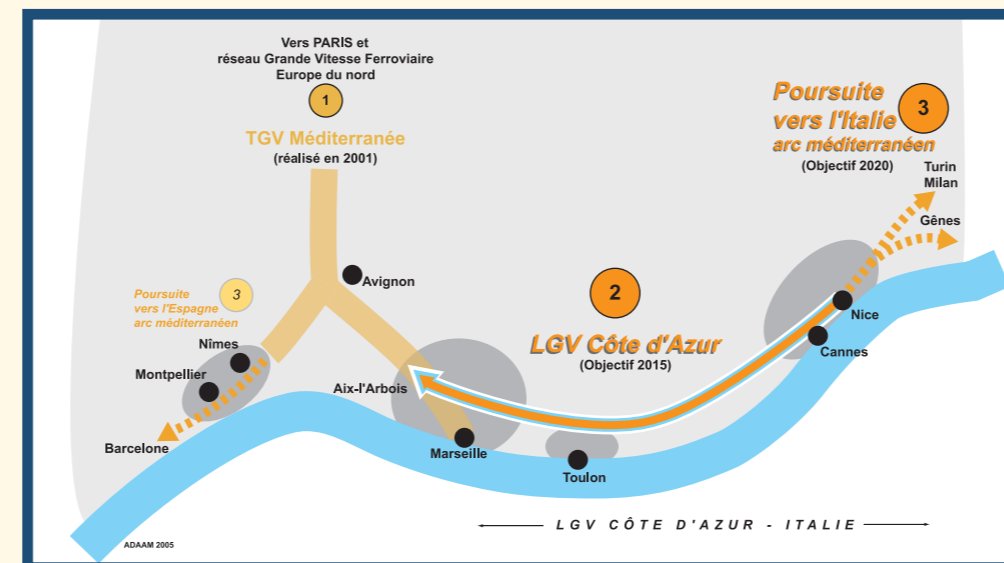
En 2002, Avignon était à 2 h 40, Aix en Provence à 2 h 50, Marseille à 3 h 00 et Toulon à 3 h 50 de Paris alors que Nice - Paris se fait toujours en plus de 5 h 30.

Ainsi à l'achèvement du TGV Méditerranée qui, entre études, procédures et travaux, aura été réalisé en 12 ans, la moitié de la Région PACA était desservie en grande vitesse alors que l'Est du Var et les Alpes-Maritimes restaient à l'écart. Depuis les projets lancés et en cours de réalisation LGV Est et LGV Perpignan - Figueras, ou les dossiers programmés (Paris- Bordeaux, Lyon-Turin, Rhin- Rhône.....) vont permettre un équipement de plus en plus performant de l'espace national en TGV et son ouverture vers les réseaux européens, mais oublient la 5^{ème} métropole française qui verra son accessibilité et son attractivité très lourdement pénalisées par rapport aux autres grands espaces urbains.



UN PROJET INTERNATIONAL FRANCE ITALIE RÉALISÉ EN 3 PHASES

La LGV Côte d'Azur doit être après la LGV Méditerranée la 2^e phase d'un projet International, Européen et transfrontalier France - Italie structurant l'arc Méditerranéen et permettant la liaison entre Nice, Toulon, Marseille et les grandes cités italiennes, Gènes, Turin, Milan... puis conduisant à terme à la construction d'un espace de communications et d'échanges entre les Grandes Métropoles Sud Européennes. Ainsi ce projet rassemble plusieurs vocations : internationale (Arc Méditerranéen) nationale (Nice-Paris) et régionale (Intercités).



UN PROJET EUROPEEN...



TROIS FONCTIONS INDISPENSABLES POUR LA LGV CÔTE D'AZUR :

→ relier en grande vitesse les Alpes-Maritimes au réseau LGV français et européen,

Troisième branche du projet TGV Méditerranée, cette infrastructure doit d'abord servir à relier l'est du Var et la Côte d'Azur au réseau TGV français et européen, à Paris et aux grandes villes desservies par la Grande Vitesse (Nice-Paris en 3 h 30 - 3 h 40 maximum).

→ Ouvrir la Région et les Alpes-Maritimes sur l'Italie,

La LGV doit avoir également une fonction internationale et transfrontalière forte en améliorant l'accessibilité à l'Italie, dans un premier temps pour Marseille et l'ouest de la Région, qui bénéficieront d'une réduction de près de deux heures du temps de parcours vers l'Italie et dans une deuxième phase pour Nice et les Alpes-Maritimes, Département qui a un rôle majeur à jouer dans la construction de l'arc méditerranéen et la coopération entre les grands espaces de l'arc latin,

→ Permettre un meilleur fonctionnement des autres infrastructures.

En complément de cette nouvelle accessibilité à grande vitesse, le

projet de ligne nouvelle, deuxième ligne ferroviaire est-ouest, permettra de mieux utiliser les infrastructures existantes ou de les alléger :

- l'aéroport Nice Côte d'Azur, grâce au transfert modal air-fer souhaité notamment sur la destination Paris - Nice, (d'où l'importance du temps de parcours) pourra se redéployer, se développer sur l'international et les longues distances, et continuer à jouer pleinement son rôle dans l'attractivité et dans le développement touristique et économique du Département,

- la ligne ferroviaire classique PLM du littoral, par un allègement des circulations Grandes Lignes et en complément de la réalisation de la 3^{ème} voie, pourra être dédiée aux trains de la vie quotidienne et jouer avec des dessertes cadencées son rôle attendu de véritable RER de la Côte d'Azur,

- le réseau routier, et notamment l'A8, qui doivent, sans préjuger de l'utilité du projet de contournement de Nice, voir leur trafic allégé par un transfert sur rail pour les moyennes distances (Paris - Nice, Lyon - Nice, Marseille - Nice ...) et, par l'effet induit, sur les lignes ferroviaires de proximité et le développement des transports collectifs.

UNE INFRASTRUCTURE POUR UN PROJET DE TERRITOIRE

Le consensus des acteurs locaux autour d'un projet d'Aménagement et de Développement durable. Département excentré à l'extrême sud de l'hexagone et frontalier avec l'Italie, doté à la fois d'importantes façades maritimes et d'un relief très contraint, avec une forte prépondérance de la zone de montagne, les Alpes-Maritimes sont un territoire exceptionnel et singulier, où s'est développée,

sur l'étroite bande littorale, une véritable conurbation polycentrique à très forte densité de population, où l'environnement, les sites et le patrimoine sont de grande qualité et où l'urbanisation et le développement sont aujourd'hui confrontés à des enjeux multiples, et parfois divergents, sur l'utilisation des sols (zones à risques, faibles surfaces agricoles à conserver, littoral à protéger...).

Le développement économique spécifique à la Côte d'Azur autour du tourisme international et d'affaires (deuxième destination après Paris) et des hautes technologies rend encore plus complexe le difficile équilibre entre préservation et développement sur un territoire à très forte pression foncière et où la qualité de vie et d'accueil doit rester un facteur majeur d'attractivité économique et d'emploi.

C'est donc autour d'un projet de développement maîtrisé, économe d'espace et respectueux des populations, mais porteur de croissance et de progrès, et ouvert sur les dynamiques européennes que se sont retrouvés les décideurs locaux.

- conforter et développer le rayonnement et les fonctions internationales des Alpes-Maritimes,
- permettre une meilleure accessibilité interne et externe du Département et de la métropole littorale en priorité par un développement du ferroviaire et des transports collectifs,
- maîtriser l'urbanisation et la croissance démographique tout en favorisant le dynamisme et l'emploi,
- réduire les nuisances liées notamment à la circulation automobile et au transit international sur route, protéger l'environnement et les sites, et préserver les conditions de vie et d'accueil sur ce territoire.