

ASSOCIATION DES CITOYENS LAURENTINS

mai 2005

→ les cahiers d'acteurs SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Association loi de 1901
déclaration n°19041
Sous préfecture de Grasse.

CONTACT

265 boulevard Louis Roux
06700 Saint Laurent du Var
<http://www.laurentins.com/>

Présidente :
Cousinie.christianne@wanadoo.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

UN AXE DIRECT ANTIBES-NICE POUR REJOINDRE L'ITALIE

Les moyens de transports dynamiques sur la Côte d'Azur

Situation actuelle :

Saint-Laurent du Var,
commune de la CANCA est
située , au centre de nombreux
échanges , tant locaux que
nationaux et internationaux :
Autoroute A8, Nationale 7, Voie
fermée, proximité de l'aéroport,
port de plaisance.

Les échanges économiques et
touristiques avec l'Italie y sont
d'une importance capitale.

Cette situation privilégiée est
toutefois source de nombreux
inconvenients : pollutions

environnementales, sonores,
atmosphériques, espaces
limités, cadre de vie dégradé.
Le projet LGV-Côte d'Azur est
un grand projet indispensable
pour notre région car
l'accessibilité vers Paris, mais
aussi vers les autres régions,
Bretagne, Nord, Ouest...restent
pénalisés par des temps de
parcours trop longs. Il en est de
même pour les échanges
internationaux, en particulier
pour rejoindre le réseau ferré
italien pourtant plus modernisé
et plus performant que celui de
PACA.

UN PROJET D'AVENIR, AMBITIEUX...



Vue de l'ancienne voie littorale italienne désaffectée sur environ 30 km entre Ospedaletti et San Lorenzo

Les inconvénients majeurs du scénario unique : LGV PACA rejoint l'Ouest de Nice par la 3^e voie existante.

La DUP de création d'une 3^e voie à été prise contre l'avis de la population, malgré les pétitions, manifestation et la mobilisation générale.

Cette future 3^e voie à été présentée à l'enquête publique comme devant permettre le passage d'un TER tous les quart d'heures. Annoncer aujourd'hui que RFF envisage de l'utiliser pour y doubler le trafic marchandise et de plus "servir de

support "au trafic TGV-PACA relève de la supercherie.

Le trafic TER, tous les quart d'heures, se trouve de ce fait largement compromis et le TGV-PACA obligé de réduire sa vitesse, ce qui est invraisemblable pour un projet d'avenir.

De plus, la future 3^e voie devra longer les deux voies existantes le long de la N 98 régulièrement envahie par les vagues , le sable et les galets par vent

d'est. Le sel qui couvre les caténaires exigeant alors un curage au jet à haute pression.

Le LGV-PACA devra subir les mêmes contraintes ce qui est impensable pour un projet durable, un arrêt total du trafic étant indispensable pour cet entretien tant de fonctionnement que de sécurité.

Le réseau TER et le trafic TGV-PACA courent le risque d'une paralysie totale de façon régulière en empruntant ce parcours.

La liaison Barcelone – Gène sera elle même interrompue.

Le trajet TGV-PACA traverse ensuite une zone urbaine dense , ses 50 000 habitants devant en subir les nuisances et, pour Saint-Laurent du Var ses voies frôlent un site sensible : le centre hospitalier Arnault-Tzank.



RN 98 envahie sous les vagues par vents d'est

...PERFORMANT, POUR UNE ECONOMIE...

...durable

Intérêt de la gare multimodale à l'emplacement de l'actuel MIN - Saint Augustin :

cette gare se trouve sur le trajet de la future 3^e voie, c'est son seul avantage.

L'emplacement n'est pas en centre ville et peu accueillant pour le voyageur.

Sa proximité avec le train des pignes , moyen de transport peu dynamique, voire obsolète, ne justifie pas ce choix.

Le futur tramway n'existe que dans les esprits et son tracé pourrait facilement s'adapter au tracé TGV-PACA .

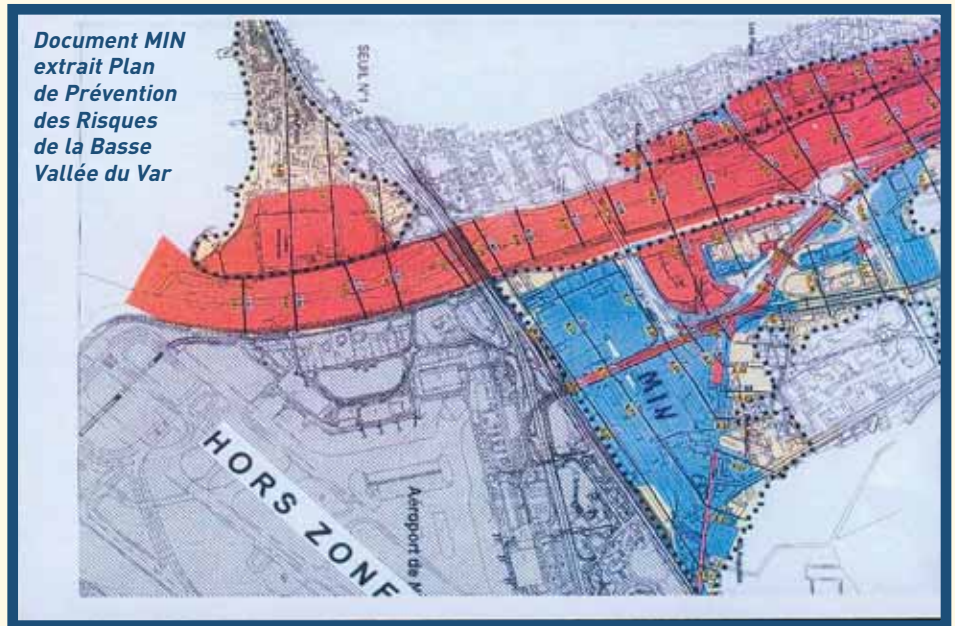
L'aéroport, géographiquement proche, pourrait présenter un intérêt si la majorité des passagers des avions n'étaient en transit, de plus , dans l'objectif de favoriser le transport ferroviaire, il est incompréhensible de penser que RFF souhaite favoriser l'accès à l'avion..

D'autre part, si l'on peut envisager qu'un passager puisse quitter l'avion pour finir son trajet en VAL ou en TER, le bon sens plaide pour qu'il reste dans l'avion pour rejoindre Paris.

Document MIN extrait du PPR de la basse vallée du Var

Le secteur est située en zone inondable (zone bleue : 0,50 à 1,50m) c'est à dire interdisant de recevoir du public.

Le règlement mentionne bien que la construction d'infrastructures publiques de transport , et les équipements nécessaires à leur exploitation, pourrait être admise sous la cote d'implantations (3600m³/s au lieu de 5000m³/s) lorsque celle-ci répond à une nécessité technique, économique ou environnementale. IL s'agit là d'un règlement de circonstance irresponsable que RFF ne saurait respecter.



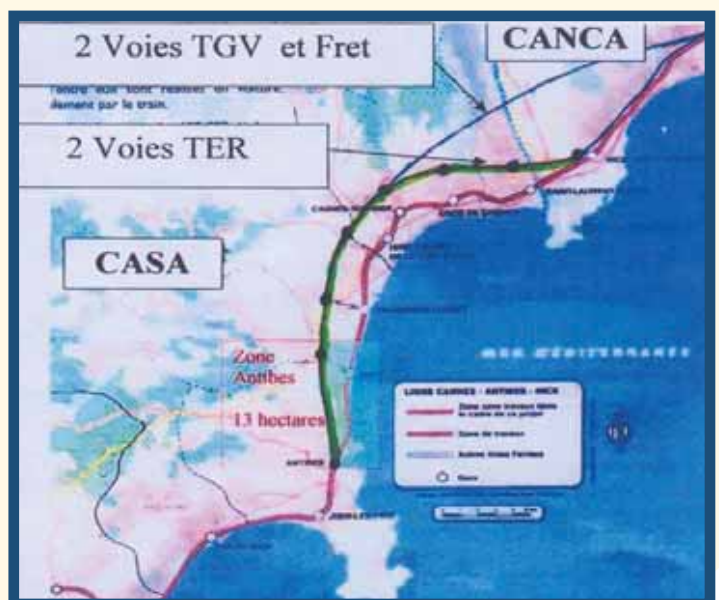
Solution alternative : projet Setec de mai 2002.

Ce projet d'un coût de 1402 M€ est fort séduisant. Sa réalisation n'entraîne pas de contraintes majeures comme le mentionne l'étude commandée par RFF .

Le document de 52 pages et annexes était présenté comme une alternative à la 3^{ème} voie littorale Antibes-Nice. Il a été abandonné du fait qu' il était bien sûr beaucoup plus lourd financièrement :il s'agissait d'enfouir les deux voies littorales existantes et

d'y adjoindre deux voies LGV-Fret, soit quatre tunnels.

Seules sont concernées, pour la présente concertation publique, les deux voies souterraines LGV-fret. Leur réalisation serait gage d'une importante mise en sécurité de la population riveraine des voies actuelles, à portée des risques inhérents au passage du fret. Pour leur trajet , les ingénieurs SETEC proposent d'optimiser au



Tracé du projet SETEC

ARRIVEE EN CENTRE VILLE

mieux le tracé en allant chercher au Nord des terrains de meilleure qualité. En arc au départ d'Antibes, le projet consiste à franchir la Plaine du Var à environ 3,5 km au nord de l'embouchure du fleuve pour rejoindre les voies actuelles au sud-est de la butte Saint Philippe puis Nice centre ville.

Nous pensons, dans l'objectif de rejoindre l'Italie, que le tracé pourrait tout aussi bien s'orienter vers les terrains de la gare Saint Roch et ainsi faciliter la connexion avec Vintimille

Sa réalisation permettrait :

- l'économie sur le plan financier de la 3^e voie littorale: 225M€ qu'il convient d'actualiser ce montant étant une estimation à l'époque de l'étude.
- l'économie de l'espace sur le front de mer, en attendant l'enfouissement des voies existantes dont la durée de vie reste de plus en plus restreinte au regard de leur situation précaire due à l'érosion maritime le long de la RN 98.
- Epargnerait les nuisances sonores et environnementales à une population en pleine expansion et soucieuse de son cadre de vie.
- Donnerait à ce projet LGV-PACA un objectif réellement transfrontalier permettant de recueillir les aides européennes accessibles de ce fait.
- Ecourterait le temps de liaison en direction de Paris et autres régions, le rendant encore plus performant.

En conclusion :

Le projet LGV-PACA est un projet majeur pour notre région, sa réussite exige que sa réalisation reste ambitieuse et performante jusqu'à sa connexion avec Vintimille et le réseau italien, lui même résolument en voie de modernisation. Les travaux en cours en Italie devant permettre à échéance de l'année 2009, l'arrivée de trains rapides : 200km/h, jusqu'à notre frontière commune.