

VILLE DE CANNES

juin 2005

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



PROJET LGV CÔTE D'AZUR

Le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Côte d'Azur, au-delà du simple besoin de rupture de l'isolement ferroviaire de la Côte d'Azur, s'inscrit dans la construction de l'arc latin méditerranéen de Barcelone à Rome.

Ce projet est un levier du développement économique de la Côte d'Azur ; les enjeux de la LGV Côte d'Azur concernent particulièrement le bassin de Grasse, Cannes et Antibes à l'Ouest du département des Alpes Maritimes où résident 400 000 habitants avec des pôles d'attractivités économiques et touristiques majeurs.

Le projet LGV Côte d'Azur est aussi une opportunité pour établir un schéma ferroviaire dans notre département intégré dans l'environnement de nos territoires.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LA DESSERTE DIRECTE DE CANNES PAR LA LGV CÔTE D'AZUR S'IMPOSE...

Besoins de desserte de la Côte d'Azur

Le schéma directeur des infrastructures ferroviaires desservant le territoire français comprend depuis 1992 trois branches : le Sud Provençal, les Bouches du Rhône et la Côte d'Azur. La mise en service des 2 premières branches avec la LGV Méditerranée a déjà permis en 2001 de placer Nîmes et Marseille à 3 h de Paris, alors que Cannes et Nice sont au mieux desservis respectivement en plus de 5 h 00 et 5 h 30.

Le projet LGV Côte d'Azur doit placer Cannes à moins de 3 h 30 de Paris ; c'est maintenant cette dynamique qu'attendent les collectivités de la Côte d'Azur.

→ Desserte de la Ville de Cannes

La Ville de Cannes, 2^{ème} ville de congrès en France après Paris, accueille chaque année 60 manifestations ou congrès, certains de notoriété internationale, avec environ 500 000 congressistes ; un usager sur trois en provenance ou en partance de l'Aéroport Nice Côte d'Azur a pour destination ou origine le bassin cannois.

La Ville de Cannes est un pôle économique majeur dont l'économie est débitrice de l'accessibilité tous modes de son territoire, dans un système de concurrence mondiale croissante.

Les besoins de desserte TGV sur la bande littorale de la Côte d'Azur où se concentre 80 % de la population du département, concernent les centres urbains ; la réponse à ces besoins doit se fixer sur les 2 pôles d'attractivité que constituent les agglomérations de Cannes et Nice

PRINCIPE DE DESSERTE DE L'AGGLOMERATION AZUREENNE

Hypothèses

Cette desserte est fonction des tracés qui n'ont pas, pour le moment, encore été précisés, seules sont retenues actuellement des hypothèses de temps de parcours de 3 h 30, voire de 3 h 40 entre Paris et Nice, et de 3 h 15 voire de 3 h 30 entre Paris et Cannes. Les hypothèses des tracés du Train à Grande Vitesse (TGV) Côte d'Azur doivent garantir ces performances.

Dans le cadre d'une déclaration d'intention, le 6 décembre 2004, concernant la coopération métropolitaine, le groupe des 10 (le Département des Alpes Maritimes, la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur, la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis, la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, la Communauté d'Agglomération de Provence Alpes Côtes d'Azur, la Ville de Cannes, l'Université de Nice Sophia Antipolis, la Chambre de Commerce de Nice Côte d'Azur, l'Agence d'Urbanisme 06, le Centre Hospitalier Universitaire de Nice) formulèrent leur avis sur le projet TGV Côte d'Azur :

"afin de permettre une complémentarité de desserte et favoriser le développement des lignes internationales à partir de l'Aéroport de Nice Côte d'Azur en libérant des créneaux, il est indispensable que les TGV venus de Paris atteignent Nice-Saint Augustin (avec correspondance avec les lignes aériennes) en 3h30, ce qui reviendrait à toucher la métropole à hauteur de Cannes en 3h15".

Cette déclaration d'intention implique un choix de tracé direct de la Vallée du Rhône jusqu'à la frontière italienne (à partir d'un débranchement de la LGV Méditerranée au Nord d'Aix-en-Provence).

La Ville de Cannes apporte son entière approbation et son plein soutien à ce projet TGV Côte d'Azur pour lequel une définition de tracé doit impérativement être recherchée pour desservir Cannes et Nice dans des temps respectifs de 3 h 15, voire de 3 h 30 (Paris-Cannes) et de 3 h 30, voire de 3 h 40 (Paris-Nice).

La desserte des centres urbains Cannes et Nice doit être partie intégrante du projet de tracé LGV Côte d'Azur et doit donc être considérée comme telle dans le schéma de desserte ferroviaire, dans le montage financier de l'opération et dans l'engagement corrélatif des collectivités (Etat, Région, Département, Communes). C'est à ces conditions que les collectivités locales pourront participer au financement de façon significative en complément de RFF et du privé.

Logique ferroviaire sous-jacente

1. Fonction du Projet

La LGV Côte d'Azur est un projet international, il s'agit :

→ d'un chaînon de l'arc latin méditerranéen de Barcelone à Rome

→ et d'un mode de transport permettant un report des demandes de déplacements entre Paris-Cannes et Paris-Nice, au profit d'un accroissement des liaisons aériennes Internationales desservant l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

DES VOIES FERREES ENFOUIES ENTRE CANNES ET ANTIBES...

La LGV Côte d'Azur crée une capacité ferroviaire complémentaire de la ligne ferroviaire du littoral actuelle Marseille-Vintimille et permet ainsi un accroissement de l'offre TER (projet Région TER toutes les 15 mn) ; Cannes est dans ce schéma en tête de ligne à partir du triangle ferroviaire de Cannes la Bocca où se concentrent les installations de maintenance et d'entretien du matériel.

La LGV Côte d'Azur, avec cette capacité ferroviaire complémentaire, doit aussi permettre d'alléger de leur trafic Poids Lourds les infrastructures routières et autoroutières par un transport ferroviaire de marchandises transfrontalier d'une part, et interurbain d'autre part.

2. Scénario de desserte des Alpes-Maritimes

Ce scénario doit répondre aux objectifs et exigences des collectivités :

→ Dans une 1^{ère} phase, une desserte des Alpes-Maritimes alliant 2 fonctions :

- desserte directe à l'Ouest des Alpes-Maritimes de Cannes en gare TGV multimodale (à Cannes Centre ou Cannes-La Bocca ; en effet, si la traversée de la LGV du Département des Alpes Maritimes doit être différée pour des motifs de programmation des investissements ou de procédures, le site de Cannes-La Bocca reprend toute sa pertinence).
- desserte en grande vitesse de Nice St Augustin, gare TGV multimodale puis poursuite pour la 1^{ère} phase, vers Nice Thiers, Monaco, Menton et l'Italie par la voie classique.

→ Dans une phase ultérieure, l'extension de la LGV Côte d'Azur vers l'Italie jusqu'à Ospedaletti.

→ Une exigence manifeste d'envisager, dans les zones sensibles des Alpes Maritimes, un passage de la LGV respectueux des zones urbaines et de l'environnement, en grande partie en tunnel.

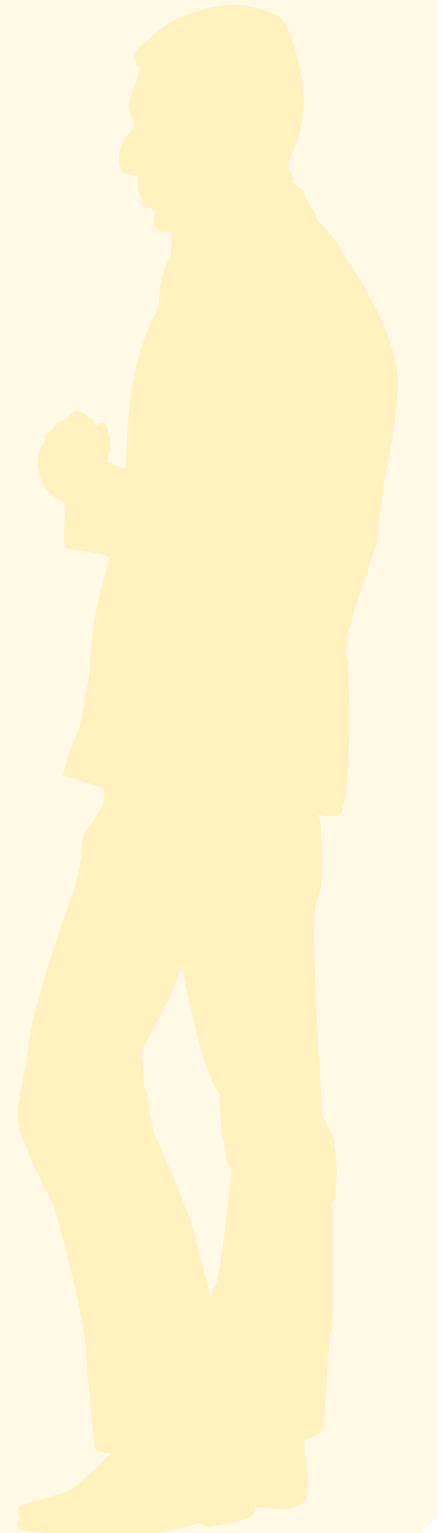
3. Schéma de desserte ferroviaire

Le schéma ferroviaire à l'Ouest de notre département répondant aux services de Transports Express Régionaux (TER) au quart d'heure entre Cannes, Antibes et Nice, aux transports de marchandises et à l'insertion de la ligne LGV desservant Cannes, doit être doté entre Cannes et Antibes d'une nouvelle infrastructure ferroviaire mise en tunnel, avec une capacité et une intégration dans le site conformes à ces besoins. Cet enfouissement de la LGV et des voies ferrées littorales actuelles entre Cannes et Antibes est un gain environnemental, fonctionnel et urbain considérable.

Ce schéma impliquant dans la traversée du Var à hauteur du Muy, d'orienter le tracé de la LGV vers Cannes, au moyen d'une traversée en souterrain de l'Estérel, puis comportant des ouvrages souterrains entre Cannes et Antibes jusqu'à la 3^{ème} voie ferrée du littoral programmée dans le cadre du Plan Etat/Région, est une réponse technique adaptée correspondant aux réalités topographiques, environnementales et urbaines de la Côte d'Azur.

En outre, une desserte LGV correspondant à une infrastructure ferroviaire intégrée

avec l'enfouissement des lignes dans le territoire urbanisé de la Côte d'Azur, permet d'engager cette opération dans un contexte d'approbation unanime en évitant des controverses dommageables aux réels besoins des collectivités.



CONCLUSION

La mise au débat public du projet LGV Côte d'Azur constitue un cadre de concertation et une opportunité pour réaliser un projet ferroviaire avec l'ensemble des composantes des besoins de transports des collectivités.

Ce projet ferroviaire, intégré à l'environnement urbain, permet aussi de programmer sur certaines portions de territoire, notamment entre Cannes et Antibes, avec l'enfouissement de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Côte d'Azur celui des voies ferrées actuelles du littoral.

Ce type d'opportunité risque de ne plus se représenter dans un tel contexte de réflexion ferroviaire globale sur le département.

Ces conditions doivent correspondre à une position commune des collectivités pour la réussite de l'opération TGV Côte d'Azur.

Il faut donc, pour que le TGV Côte d'Azur soit une réalité avec les performances de temps de parcours annoncées :

→ un tracé direct de la LGV Côte d'Azur de la Vallée du Rhône jusqu'à la frontière Italienne (à partir d'un débranchement au Nord d'Aix en Provence)

→ une desserte au cœur des centres urbains fixée sur Cannes et Nice

→ une extension vers l'Italie, dans une phase ultérieure en continuité de l'arc latin Méditerranéen.

