

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



L'ADSPV,

- association agréée, a pour but de :
- défendre les sites du Pays Vençois contre des projets mutilants
 - protéger l'environnement et le cadre de vie actuel et des générations futures
 - participer à la vie publique des communes, en participant au contrôle des projets
 - recueillir l'avis des citoyens, les écouter, les informer

Actuellement *membre du comité de pilotage* pour l'élaboration d'une **charte pour l'environnement** et le développement durable à la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis), l'ADSPV souhaite s'exprimer sur le projet de la grande vitesse.

CONTACT

<http://www.defense-pays-vencois.org>
e-mail: contact@defense-pays-vencois.org

LA LIGNE LGV/TGV EN SOUTERRAIN DANS LES ALPES-MARITIMES

L'ADSPV soutient le projet de création de la ligne LGV Côte d'Azur mais à certaines conditions :

- environnement préservé
- pas de nuisances pour les riverains : bruit, vibrations, etc
- pas d'expropriation
- gares implantées dans des sites sûrs, loin de toute zone inondable, et **en souterrain pour économiser l'espace**
- le tronçon Antibes – Nice doit être **enterré**, pour ne pas être détruit à terme par l'érosion maritime du littoral

(cf colloque MARITIMUS à Villeneuve Loubet Marina baie des Anges, du 15 mai 2004, où les spécialistes tels que : M. LECCIA, ingénieur T.P. et M. MANGIN, professeur de sédimentologie, ont donné leurs avis)

- une extension de la ligne TGV jusqu'à Vintimille/San Remo/Gênes du moins dans le tracé devra être prévue, la réalisation pouvant intervenir dans un avenir proche
- l'étude du tracé doit être à nouveau réalisée par 1 cabinet indépendant

Dans le cadre du débat public organisé par la :

RIVERAINS ET NATURE PRÉSERVES

Le futur TGV doit avoir sa propre voie, il ne devra pas suivre le littoral méditerranéen entre Cannes et Nice mais un 1 tracé le plus direct possible, *enterré dans la partie CANNES-NICE*, passant au nord de CANNES, et avec 1 gare :

- soit à Mouans-Sartoux, avec **1 liaison directe à Sophia-Antipolis**, toute proche.
- soit à Nice - St Roch

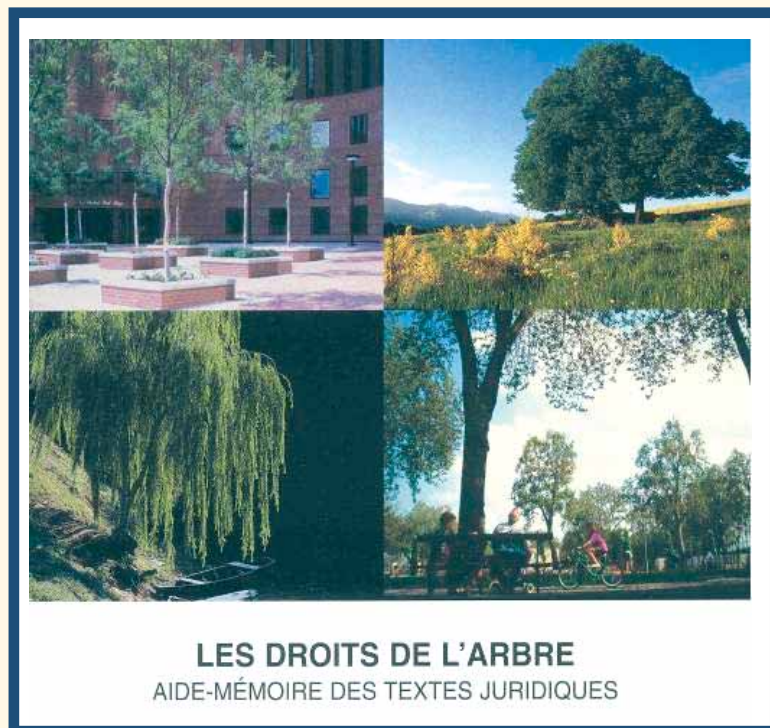
Ce projet ne verra le jour que si les associations qui sont quotidiennement sur le terrain, et qui défendent l'environnement et les riverains, sont entendues et leurs propositions examinées de très près.

Environnement préservé :

Une nouvelle ligne TGV traversant la région PACA se doit de ne pas nuire à l'environnement : l'Estérel, les sites classés, les sites Natura

2000, les vignobles AOC, les forêt de pins du Var, le littoral méditerranéen sujet à l'érosion maritime doivent être préservés.

Nous rappelons ci-dessous que l'arbre a des droits :



Quant au dispositif européen Natura 2000, il vise à préserver la diversité biologique de certains milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales. Dans les Alpes-Maritimes, secteur qui nous intéresse ici, ce dispositif entre enfin dans le concret, après une phase de mise en place qui a duré 6 ans. Des fonds vont être débloqués pour financer sur le terrain des actions de sauvegarde d'espèces ou d'habitats remarquables.

La Charte de l'environnement adoptée par le Parlement réuni en Congrès à Versailles le 28 février dernier met en

avant le principe de Précaution. En fonction de la probable érosion du littoral, nous ne laisserons pas la ligne LGV passer sur le littoral azuréen entre Cannes et Nice.

Pour tenir compte de ces exigences environnementales incontournables, nous souhaitons un tracé avec le maximum de portions enterrées.

Pas de nuisances pour les riverains : bruit, vibrations, etc :

En effet, à Cagnes/Mer, quartier de la Minoterie, situé à proximité des 2 voies ferrées existantes, les habitants se battent car les vibrations

ressenties ont fissuré 5 immeubles construits en 1972. Aucun mur anti-bruit et anti-vibration n'a été mis en place par RFF, malgré les promesses de cet organisme d'état, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, ayant pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national. Les habitants ressentent toujours bruits et vibrations, proportionnels au rapport vitesse - poids - longueur des trains, influant de façon néfaste sur leur santé et leur mode de vie.

UNE GARE MULTIMODALE...

... dans un site sécurisé

Pas d'expropriation :

Nous ne souhaitons pas que des personnes âgées, habitant au Cros de Cagnes, et donc à proximité des 2 voies ferrées existantes, soient expropriées pour permettre la construction de la 3^{ème} voie ferrée en surface et le long du littoral.

Nous, associatifs, sommes constamment sur le terrain, et nous ne pouvons accepter de voir des gens âgés déposséder de leurs biens.

Un tracé en souterrain pour la LGV/TGV éviterait toute expropriation.

Nous ne sommes pas favorables à l'installation d'une gare multimodale au MIN de NICE - Saint-AUGUSTIN, car le site est inondable (voir crues de 1994 et 1976).

Gares implantées dans des sites sûrs loin de toute zone inondable et souterraines :

Puisque nous soutenons que le TGV ne devra pas suivre le littoral méditerranéen entre Cannes et Nice mais un tracé le plus direct possible, avec des portions enterrées, surtout dans la partie CANNES-NICE, passant au nord de CANNES, les gares pourraient se situer :

- à Mouans-Sartoux avec liaisons directes avec des communes telles que CANNES ou SOPHIA-ANTIPOLIS.

- ou à Nice-Lingostière/St Isidore

- ou à Nice-St Roch

Avec des aires de parkings à proximité, ces parkings ayant des tarifs attractifs, pour dissuader les habitants d'utiliser leurs voitures. Gares enterrées, comme on peut le voir à San Remo :



La nouvelle gare de San Remo pénètre dans la montagne grâce à 2 tapis roulants en enfilade de 100 m chacun et la gare intérieure est comme celle de Monaco en nettement plus grand.

Sur la Côte d'Azur, pour protéger les plages, on a construit des "épis" (ouvrages perpendiculaires au rivage

en enrochement, qui constituent des alvéoles, afin de dissiper l'énergie de la houle) souvent inesthétiques. A contrario, entre Antibes et Villeneuve-Loubet/ Marina Baie des Anges, là où la mer et les galets recouvrent la RN98 par fort vent d'est et sud-est, **rien n'a été fait.**

Des ouvrages immergés tels que des digues parallèles au rivage, pourraient arrêter la houle, mais le financement n'a pas été trouvé par les élus.

*Le tronçon Antibes - Nice doit être réalisé en **souterrain**, pour ne pas être détruit à terme par l'érosion maritime du littoral, car aucun ouvrage n'est prévu pour protéger le secteur d'Antibes à Marina Baie des Anges*

Le littoral méditerranéen ne doit donc pas être suivi :

cf colloque MARITIMUS à Villeneuve Loubet Marina Baie des Anges, des 14, 15 et 16 mai 2004, où des spécialistes d'Ifremer, des ingénieurs en T.P. et des professeurs, ont donné leurs avis, et exprimé leurs inquiétudes :

(voir encadré en dernière page)

AVEC LE TGV JUSQU'EN ITALIE

Extension de la ligne TGV jusqu'à Vintimille/San Remo/Gênes :

Ce tracé devra se poursuivre vers l'Italie même si la SNCF n'est pas d'accord, avec apport de subventions européennes si possible.

Les politiques devront entreprendre des discussions avec nos voisins italiens, qui ont déjà réalisé des tracés en souterrain pour leurs lignes ferroviaires avec des gares enterrées.

Etude du tracé et coût :

Le tracé de la ligne LGV PACA ou Côte d'Azur, principale cause de divergence entre les différents acteurs du débat public sur la nouvelle liaison ferroviaire Provence Alpes Côte d'Azur, pourrait être réétudié par un cabinet indépendant.

Il devra être le plus direct possible pour tenir l'horaire Nice-Paris attractif de 3H40.

Il devra passer en souterrain dans sa portion entre CANNES et NICE.

Il ne devra pas traverser en aérien les communes suivantes :

- ANTIBES
- VILLENEUVE-LOUBET
- CAGNES/Mer et le CROS de CAGNES
- ST LAURENT du VAR

Parce que cela ne lui permettra pas de tenir l'horaire, quoiqu'en dise RFF aujourd'hui.

En effet, le LGV/TGV ne peut dépasser en ville des vitesses supérieures à 120km/H.

Le coût devra être chiffré par ce même cabinet, en fonction du nouveau tracé, enterré en grande partie, et rejoignant l'Italie, dans l'avenir.

CONCLUSION :

Les associations sont en permanence sur le terrain et connaissent mieux que quiconque les desideratas et les besoins des habitants de cette région.

Ne pas tenir compte de nos remarques serait faire preuve d'une attitude contre-productive et méprisante.

La liaison FRANCE- ITALIE, que représente l'installation de cette nouvelle ligne LGV, mérite mieux que ce qui nous est proposé actuellement.

Maritimus le colloque

Le littoral de la Côte d'Azur doit actuellement faire face à un grave problème d'érosion qui met en péril les plages, les routes, les ports et toute notre économie touristique. La houle, les coups de mer, une urbanisation mal maîtrisée sont les principales causes de ce phénomène contre lequel il est urgent d'agir.

Le colloque Maritimus permettra de faire avancer la réflexion sur cette question d'actualité en organisant des débats et échanges en présence des élus et des décideurs à partir d'interventions de scientifiques et de techniciens venus présenter leur expertise.

Programme du colloque "L'érosion du littoral méditerranéen"
Le littoral d'hier et d'aujourd'hui
Que deviendra-t-il demain ?

Samedi 15 mai de 9h à 17h

- L'évolution du littoral méditerranéen d'hier à aujourd'hui
- Le phénomène de la houle
- Les déplacements des lignes du rivage
- Les solutions techniques et leurs conséquences
 - > La construction d'ouvrages
 - > Le remodelage de l'estran
 - > Les procédés nouveaux

Inscription auprès de l'Office de Tourisme avec le bon de presse ci-joint.

Programme

- 9h00 - Accueil
- 9h15 - Ouverture du colloque
- 9h30 - L'évolution du littoral méditerranéen de 1960 à 2000 la problématique par M. François Gil Leccia, Ingénieur-Diagnosticien des Travaux Publics de l'Etat, ancien chef du Service Maritime Hydraulique et Assainissement à la DDE 06

Echanges et débats avec les invités à partir d'interventions techniques :

- > Le phénomène physique de la houle par Philippe Bardey, P-DG de Génimar
- > La géomorphologie du rivage par un spécialiste d'IFREMER
- > Le mécanisme de déplacement des lignes du rivage par Antoine Mangin, Professeur de Sédimentologie à l'École d'Ingénieurs de Marseille

Réponses aux questions du public

- 12h30 - Buffet
- 14h00 - Les solutions techniques et leurs conséquences

Echanges et débats avec les invités à partir d'interventions techniques :

- > La construction d'ouvrages en mer ou sur le rivage par Pierre Louis, Groupe ACRI
- > Le remodelage de l'estran par apport de matériaux
- > Les procédés nouveaux : le mur d'eau oscillant, les plaques anti-houle, le procédé écoplage par René Bouchet, Ancien élève de l'École Polytechnique, Ingénieur Général honoraire des Ponts & Chaussées et Carl Linderoth, P-DG d'Ecoplage

Réponses aux questions du public

- 16h45 - Conclusions du colloque

