



**Communiqué de Jean-Pierre LELEUX  
Sénateur des Alpes-Maritimes  
Maire Honoraire de GRASSE.**

**JEAN-PIERRE LELEUX**

SENATEUR DES ALPES-MARITIMES

—  
SECRETARE DU SENAT

—  
MEMBRE DE LA COMMISSION  
DE LA CULTURE, DE L'EDUCATION  
ET DE LA COMMUNICATION

—  
MEMBRE DE L'OPECST

**Objet : Contribution à la réflexion sur la création de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) dans le périmètre des Alpes-Maritimes.**

Après un examen approfondi du dossier support de la concertation sur projet de LNPCA, je souhaite exprimer ici, une synthèse de mon analyse et ma part contributive aux études en cours :

1°) Je soutiens sans réserve l'option choisie en mai 2013, après concertation avec les élus, de faire évoluer l'ancien concept de « *LGV Marseille-Nice* », privilégiant les trajets rapides entre métropoles, en un concept « *LIGNE NOUVELLE PCA* » privilégiant un meilleur maillage du réseau TER dans le département des Alpes-Maritimes tout en permettant l'arrivée de trains à grande vitesse (TGV) dans les Alpes-Maritimes.

Je considère cependant nécessaire de conduire simultanément les études et opérations de construction des priorités 1 et 2 (section Le Muy-Siagne) du projet afin d'améliorer la desserte des Alpes-Maritimes dès l'étape de 2030.

2°) La réalisation de ce projet de doublement de la voie Marseille-Toulon-Nice, conciliant multiplication des usages TER et accueils de Trains à Grande Vitesse est non seulement indispensable mais urgente tant la circulation routière endogène est de plus en plus saturée dans le Département des Alpes-Maritimes qui, de plus, accueille un nombre particulièrement important de touristes chaque



année. Malgré les derniers investissements engagés, les capacités du réseau routier des Alpes-Maritimes atteignent leurs limites. De même, les capacités de l'unique ligne ferroviaire historique sur le littoral sont d'ores et déjà atteintes en heure de pointe.

3°) Je souscris à l'idée qui consiste à relier entre eux les grands pôles d'activités du département, à savoir le Pays Cannois, le Pays de Grasse, le pays d'Antibes-Sophia-Antipolis et Nice-Aéroport. Je suis donc favorable au concept d'une « boucle » Cannes-Sophia-Nice-Cannes – de 24 km – connectée à la ligne Cannes-Grasse et qui doublerait, en desservant la technopole de Sophia-Antipolis, la « Ligne littorale » qui, elle, traverse Antibes.

4°) Le choix d'une gare TGV multimodale à « Nice-Aéroport » est d'autant plus judicieux que cette dernière sera reliée, dans les années futures, au réseau du Tram de la Métropole Nice-Côte d'Azur et au réseau qui irriguera l'Eco-Vallée et le Pôle économique de Carros.

5°) En ce qui concerne l'emplacement de la Nouvelle Gare de l'Ouest des Alpes-Maritimes, mon choix privilégié, avec insistance, le site de la Gare actuelle de Cannes-La-Bocca. Nous savons que la SNCF est propriétaire, en ce lieu, d'un espace de 24 hectares qui, certes, nécessiterait une reconfiguration importante, mais pourrait héberger la future Nouvelle gare TER/TGV de l'Ouest des Alpes-Maritimes.

C'est d'ailleurs le vœu vigoureusement exprimé par la Ville de CANNES ainsi que, dans leur unanimité, par les communes membres du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) qui rassemble tous les élus du bassin GRASSE-CANNES. Tout doit être fait, dans les études à



venir, pour privilégier cette solution.

Celle-ci conduira à édifier une gare TER dans le périmètre de Valbonne-Sophia-Antipolis sur le tracé de la boucle Cannes-Sophia-Nice afin de desservir la technopole.

6°) Cette NGO (Nouvelle Gare de l'Ouest) deviendrait donc un pôle d'échanges entre Cannes et Grasse (Par la ligne TER Cannes-Grasse), entre Cannes et Nice (par la Nouvelle Ligne passant par Sophia-Antipolis) et entre Cannes et Nice (Par la voie actuelle qui passe par Antibes).

Il faudra veiller à ce qu'une véritable connexion directe entre la nouvelle gare de Cannes et la ligne Cannes-Grasse soit bien structurée.

Le flux routier entre Cannes et Grasse représente 80000 déplacements quotidiens et démontre l'importance environnementale et utilitaire de cette ligne dans l'avenir.

Ainsi, les quatre grands pôles économiques du département seront au cœur d'un maillage de réseau ferré, laissant aux collectivités locales le soin de mettre en œuvre un réseau de TCSP (Transports en sites propres) pour « capillariser » les flux au sein de leurs territoires). A ce sujet, il me paraît important – et même vital – pour l'avenir de la Ville de Grasse et du Pays de Grasse, de remettre à l'étude un transport en commun en site propre entre la gare SNCF et le Centre-Ville de Grasse. Ceci d'autant plus que, à l'issue des travaux en cours (d'ici un an), la fréquence des trains sur cette ligne (actuellement 1 par heure) sera doublée et, qu'à terme, elle devra être quadruplée (un tous les quarts d'heure)

7°) A propos de la volonté fortement exprimée dans le dossier support de la concertation, publié en octobre 2016, d'une « **prise en compte de l'environnement et du**



**développement durable dans le projet de Ligne Nouvelle** », j'attire l'attention sur deux points de vigilance majeurs quant aux tracés en cours d'étude.

a/- Le premier concerne l'arrivée, en provenance de l'Ouest, de la Ligne Nouvelle dans le département des Alpes-Maritimes. Des craintes particulièrement légitimes se sont exprimées sur une éventuelle traversée de la basse vallée de la Siagne notamment sur les plus belles et les plus grandes exploitations de culture de plantes à parfum du Pays de Grasse (Exploitations MUL-Chanel). Ce sont là plusieurs dizaines d'hectares complantées de roses Centifolia, de Jasmin, de Tubéreuses d'Iris et d'autres essences liées à la création de parfums.

Le passage de la Ligne dans ce périmètre, même en viaduc, marquerait inmanquablement la fin de ces exploitations alors même que, depuis une dizaine d'années, l'Association « *Patrimoine Vivant du Pays de Grasse* » que j'ai l'honneur de présider tend à faire reconnaître au **Patrimoine Culturel Immatériel de l'Unesco, les « savoir-faire liés au Parfum en Pays de Grasse**. Cette reconnaissance par l'Unesco est en bonne voie puisque Madame la Ministre de la Culture et de la Communication, Audrey AZOULAY, a récemment donné son feu vert pour que notre dossier soit le prochain dossier français examiné (Biennium 2017/2018) par le Conseil exécutif de l'Unesco.

**De mon point de vue, un tel tracé est donc inenvisageable, tant l'enjeu patrimonial, environnemental et économique est important pour l'avenir du territoire.**

De plus, une telle hypothèse serait en totale contradiction avec la « *Charte de Développement Durable du projet LNPCA* », placée au cœur de la stratégie affirmée par la



SNCF et les co-financeurs, et validée en comité de pilotage du 21 mai 2015.

Cette prise de position donne encore plus sens et de force à la proposition faite par la Ville de Cannes d'implanter la Nouvelle Gare de l'Ouest sur les emplacements actuels de la Gare de Cannes-La-Bocca.

b/- Le deuxième concerne les précautions nécessaires à prendre pour le tracé de la boucle « Cannes-Sophia-Nice ».

Compte tenu du caractère semi-urbain des sites traversés, il sera important de confirmer ce qui est d'ores et déjà mentionné dans les propositions de la SNCF à savoir que le tracé sera réalisé majoritairement en sous-terrain.

Voici donc les éléments synthétiques de ma contribution, forgée par l'expérience de mes 31 années d' élu local, dont 19 années de Maire de Grasse ayant exercé les fonctions de président du SCOT de l'Ouest des Alpes-Maritimes et de président de la communauté d'agglomération « Pôle Azur Provence » puis du « Pays de Grasse ».

Je la porte aujourd'hui en qualité de sénateur des Alpes-Maritimes et de président de l'Association « Patrimoine Vivant du Pays de GRASSE.

**Jean-Pierre LELEUX**  
**Sénateur des Alpes-Maritimes**  
Maire Honoraire de GRASSE  
Président de l'Association « Patrimoine Vivant du Pays de Grasse ».

**Grasse le 20 décembre 2016**

