

EXTRAIT DU REGISTRE **N°d'ordre-06**
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE D'OPIO

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
ALPES - MARITIMES

Séance du : 13 Décembre 2011

L'an deux mille onze et le treize décembre à 18h30
 Le Conseil Municipal de la Commune, régulièrement convoqué le 05 décembre 2011 s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence du Maire M. Thierry OCCELLI.

Nombre de Membres		
En Exercice	Présents	Votants
18	10	13

Présents : Mmes MICHEL SPITERI CLAMEN FEVRE FLYNN FRANCA
 M. DUTTO LE BARS MAURE
 Madame CACHERA a donné procuration à Monsieur DUTTO
 Madame COROLLER a donné procuration à Monsieur OCCELLI
 Monsieur SENAUX a donné procuration à Madame MICHEL
 Mademoiselle CLAMEN a été élue secrétaire

Absents : Madame SAOS
 M. CARTON HENNING PURAYE ROSSI

Pour : 13 Contre : 0 Abstention : 0

OBJET : Motion concertation publique LGV PACA
Position de la Commune d'OPIO

L'arc méditerranéen de ligne à grande vitesse Barcelone, Marseille, Gênes a été envisagé dès les années 1990. Monsieur le Maire rappelle que le 29 Juin 2009 l'Etat s'est prononcé en faveur d'une nouvelle infrastructure permettant de bâtir un réseau performant qui compléterait et moderniserait la voie ferrée historique du littoral en desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice.

La Direction régionale de Réseau Ferré de France est chargée de créer cette ligne à Grande Vitesse, dite LGV PACA. Le projet est dans une nouvelle phase de concertation du public du 15 septembre au 15 décembre 2011. Les 4 scénarios retenus par le comité de pilotage du 11 juillet 2011 sont présentés :

- **le premier, le plus proche des centres villes :** ce scénario s'appuie sur la desserte centrale de Marseille, de Toulon et de Nice, ainsi que sur la combinaison entre la création d'une ligne nouvelle et l'utilisation de la ligne existante réaménagée sur plusieurs secteurs (entre Toulon et la Vallée de l'Argens et entre Nice et l'Italie),
- **le second, le plus rapide :** il s'appuie sur la création d'une nouvelle ligne entre Marseille et Nice Saint-Roch ; c'est le scénario qui offre les meilleurs temps de parcours sur l'ensemble du trajet,
- **le troisième, le plus économique :** il s'appuie sur un maillage équilibré entre la création d'une ligne nouvelle et l'utilisation de la ligne existante réaménagée sur plusieurs secteurs (de Toulon Est à la gare nouvelle Est Var et de Nice à l'Italie),
- **le quatrième, le plus maillé :** il favorise l'amélioration du système ferroviaire régional et facilite les déplacements à l'intérieur des aires métropolitaines.

Les fuseaux de passage présentés à la concertation ont été découpés en tronçons au sein de 9 sections géographiques d'une longueur de 10 à 50 kilomètres, dont trois recoupent le département des Alpes-Maritimes.

La traversée de l'Ouest 06 est déterminée par la position de la gare sur la ligne existante Cannes et

Grasse. Trois zones sont envisagées pour la localisation de cette gare : à Plan-de-Grasse, au Nord de Mougins, entre Mougins et Cannes. Trois tronçons de fuseau sont proposés en correspondance avec ces trois zones de gare.

En ce qui concerne la Commune d'Opio, nous constatons :

Qu'un tronçon de fuseau traverse la commune dans la partie sud, limitrophe avec la commune de Valbonne ;

Que cette zone est intégralement classée zone naturelle, espace boisé classé et zone rouge du P.P.R.I.F. ;

Que ce tracé impacte le golf d'Opio-Valbonne de renommée internationale ;

Que les fuseaux s'inscrivent en ces lieux en « zones indéterminées » ; Or, toute solution aérienne s'avère inacceptable au regard des données paysagères, environnementales et économiques ;

Pour finir, ces zones figurent en qualité d'extension de la zone de Sophia Antipolis dans la DTA et le SCOT.

Par ailleurs, en l'état actuel des études, les objectifs de système intégré de transport ne sont pas garantis qu'il s'agisse de la mixité passagers/fret, de l'interconnexion entre la ligne existante et la ligne nouvelle ou encore du niveau suffisant d'investissement nécessaire pour la rénovation des lignes existantes.

Le calendrier du projet entame, avec quatre années d'études et de concertation, une nouvelle étape décisive qui devrait aboutir en 2015 à l'enquête publique puis à sa déclaration d'utilité publique, pour un lancement des travaux en 2018 et une mise en service de la ligne nouvelle et des aménagements du réseau existant à l'horizon 2023.

Toutefois en conséquence des éléments précités et du manque d'information, il apparaît difficile d'émettre un avis favorable à ces projets de tracés de Ligne à Grande Vitesse.

Après avoir entendu l'exposé et en avoir délibéré, le Conseil Municipal à l'unanimité :

- **CONTESTE** contre la méthode utilisée qui ne permet pas un réel débat compte tenu de la largeur des fuseaux présentés et sans savoir si la ligne sera aérienne ou souterraine ;
- **EXIGE** des études plus approfondies et un vrai scénario à partir des lignes existantes avec enfouissement et gares actuelles ;
- **DEMANDE** que sur la totalité du territoire de la commune les lignes passent en souterrain ;
- **PROPOSE** à ce stade, de ne pas prononcer un avis favorable concernant le tracé de Ligne à Grande Vitesse tant que l'étude sur la réhabilitation des lignes existantes n'a pas été communiquée.

Fait et délibéré les jour, mois et an susdits.

Certifié exécutoire

Les formalités de publicité

Ayant été effectuées le : 19 DEC. 2011

Et la délibération expédiée

A la Sous Préfecture de Grasse le 19 DEC. 2011

Le Maire :



Thierry OCCELLI

