

ENTREPRISES

SUCCÈS ET DÉRAPAGES

À GRASSE, UN FUNICULAIRE FANTÔME À 16 MILLIONS D'EUROS

Population pas consultée, études bâclées, itinéraire mal pensé : la ville des Alpes-Maritimes a tout fait de travers pour son funiculaire. Elle veut maintenant relancer le projet.

Un jour de classe de l'automne 2011, des ouvriers se sont présentés à la porte du collège Carnot, à Grasse, pour réaliser des sondages géotechniques. Magali Conesa, ancienne représentante des parents d'élèves, se souvient : «Le principal n'était pas informé de cette visite. Il a refusé l'accès et a appelé la mairie. Il a alors appris que deux piliers hauts de 17 mètres devaient être plantés dans la cour pour supporter un funiculaire.» Lors d'une réunion d'information organisée dans la foulée, les parents d'élèves ont découvert, ébahis, que les voitures dudit funiculaire passeraient devant les fenêtres du collège.

Plus de peur que de mal. Car la ligne en question, destinée à relier la gare SNCF, en basse ville, au centre historique, sur les hauteurs de Grasse, n'a toujours pas vu le jour. Des études ont été menées, quelques expropriations effectuées, un budget établi, à 40 millions d'euros, un appel d'offres lancé. Et 30 millions ont été prélevés sur les entreprises de la région grâce à une taxe additionnelle sur les transports. Mais, après avoir englouti 16 millions d'euros, la com-

munauté d'agglomération du pays de Grasse, en charge du projet, n'a pas été en mesure de bâtir la moindre ligne. Ce qui ne l'empêche pas de continuer à payer les intérêts d'un emprunt (240 000 euros en 2017) de 7,5 millions d'euros. L'argent s'est envolé comme les effluves des parfumeurs locaux. Et la mauvaise blague n'est peut-être pas terminée : un nouvel appel d'offres vient d'être réalisé pour étudier la faisabilité du projet. Retour à la case départ.

DEPUIS QUE LE TRAIN est revenu à Grasse en 2005, après soixante-dix ans de fermeture, l'intérêt d'une liaison entre la gare et le centre est certes difficile à nier. La ville est à flanc de coteau. Pour rejoindre le centre, il faut emprunter d'étroites rues en lacets, ce qui interdit la mise en place d'un service de bus efficace. C'est Jean-Pierre Leleux, sénateur-maire à l'époque, qui a opté, dès 2005, pour un funiculaire, un transport en commun en site propre (TCSP), comme disent les spécialistes. «Il y en a eu un avant guerre. Cela avait à la fois un sens historique et utilitaire», indique aujourd'hui l' élu.

Pour expliquer un tel ratage, il faut se replonger dans les documents et

dans la mémoire souvent défaillante d'élus qui ont eu à connaître le dossier. D'abord, la consultation de la population a été menée en dépit du bon sens, et pas qu'au collège Carnot. «Un jour de février 2010, une présentation a réuni cinq personnes seulement, à cause d'abondantes chutes de neige», se souvient Antoine de Villers, un riverain opposé au projet. Le même a dû saisir à plusieurs reprises la Commission d'accès aux documents administratifs (Cada) pour savoir de quoi il retournait. Pierre Marx, responsable chez Egis Rail de l'étude de faisabilité du projet, raconte pour sa part être venu de Lyon pour une réunion d'information où une seule personne était présente. L'enquête d'utilité publique, qui aurait dû permettre à qui le souhaitait de s'informer sur le projet, n'a jamais été ouverte.

SUR LE PLAN TECHNIQUE, les anomalies se sont aussi succédé, faisant exploser les délais et déraper les coûts. Un jury consultatif, composé notamment du maire de Grasse Jean-Pierre Leleux, de l'architecte des Bâtiments de France et d'experts, avait émis sa préférence pour le projet mené par l'architecte Antoine Grumbach. La commission d'appel d'offres du syndicat mixte des transports Sillages, agissant pour le compte de l'agglomération, en a choisi un autre, fin 2010, porté par le consortium Systra-Bouygues et l'architecte grassois Pierre Lorin. Seulement voilà, le tracé qu'ils proposaient masquait la perspective sur la campagne et la mer depuis la place du centre-ville, classée. L'architecte des Bâtiments de France l'a retoqué en 2012.

Tout aussi surprenant, le consortium - aucune des entreprises n'a souhaité répondre à nos sollicitations - a oublié d'inclure l'analyse des sols dans les études préalables aux travaux. Surcoût : 38 000 euros. Le viaduc du funiculaire ne respectait pas, quant à lui, les normes de sécurité de la préfecture et des pompiers, et une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite mal conçue a dû être remplacée (sur les plans du moins) par un ascenseur : 36 000 euros de frais d'archi en plus. Au total,



GRASSE

STATION CLIMATIQUE

SA CATHÉDRALE, SES JASMINES, SES
PARFUMERIES ANCESTRALES

SES RUELLES ESCARPÉES QUI NÉCESSITERAIENT
UN TRANSPORT EN COMMUN, SON PROJET AVORTÉ
DE FUNICULAIRE, SES ÉLUS PEU REGARDANTS
SUR LA DÉPENSE PUBLIQUE...

six avenants ont conduit à porter la durée des études à vingt-trois mois au lieu de huit. Puis, une fois le tracé modifié, quinze autres mois ont été nécessaires pour permettre au consortium de revoir sa copie... et de relever sa facture! «Alors qu'on raccourcissait le parcours, les entreprises ont annoncé un surcoût de plusieurs millions d'euros», se souvient Jean-Pierre Leleux. Pendant ce temps, le syndicat Sillages avait procédé, pour 3,6 millions d'euros, à des acquisitions foncières sur la base d'un parcours non finalisé.

TOUS CES RETARDS ont mis par terre le plan de financement. Distingué dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le funiculaire s'était vu promettre 17,5 millions d'euros de subventions de l'Etat, de la région et du département. Mais ces aides supposaient une réalisation dans les cinq ans. Elles n'ont pas été versées.

Qui porte la responsabilité politique de cet échec? Apparemment personne. Aucun élu n'a vraiment pris le leadership sur ce projet. Jean-Pierre Leleux ne s'est pas assez impliqué, n'assistant jamais aux réunions où se décidaient les avenants, et y déléguant son adjoint, François Reyne. Ce dernier, président de Sillages, n'a pas fait le poids face au consortium, qui n'a absolument pas assumé le coût de ses erreurs. Voilà comment, en janvier 2014, le maire a finalement annoncé le «gel» des opérations, avant les municipales. «Je voulais dépolluer la campagne de mon successeur et nous étions bloqués sur le plan financier», explique-t-il.

Aujourd'hui, le nouveau maire Jérôme Viaud évite de s'exprimer sur ce sujet empoisonné. «D'ici la fin de l'année, nous devrions opter pour une solution, indique, de son côté, le nouveau DG des services de la communauté d'agglomération, Marc Facchinetti. Nous sommes extrêmement prudents.» En attendant, il faut compter vingt minutes de marche pour gravir une pente escarpée et accéder au cours Honoré-Cresp. Au moins, c'est bon pour les mollets! **C**