

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) ; Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

**Conseil de développement de la  
Communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis**

●  
**Groupe de travail  
"Transports et Déplacements"  
Sophia-Antipolis, le 24 septembre 2009**  
●

**Problématique ferroviaire azurée et LGV-Paca  
Implication de la CASA**

**SYNOPSIS**

Jacques Molinari  
Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

*Invité à présenter la problématique de la LGV-Paca aux membres du Groupe de travail "Transport et Déplacements" du Conseil de développement (CD) de la Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (CASA), l'intervenant, qui s'est exprimé au nom du GIR Maralpin, organisme membre de ce même Conseil, l'a fait en commentant un diaporama réalisé pour la circonstance et auquel on voudra bien se reporter par le lien ci-après.*

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/Lqv06CasaExposeGrTrCdCasaDiaporama909z.pdf>]

*Il est cependant apparu que l'examen de ces planches ne pourrait suffire à traduire, ni les propos de l'intervenant, ni les échanges qui se sont ensuivis.*

*Le texte que voici, ainsi que les documents de référence auxquels il renvoie, devraient y remédier en partie.*

*L'ensemble se réfère aux nombreux travaux (publications, études, analyses et exposés) dont la plupart sont en ligne sur le site Internet du GIR Maralpin*

[www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

*Il renvoie également à ses propres contributions aux activités du Conseil de développement dont :*

- *Exposé sur "Aménagement du territoire, problématique des transports, technique ferroviaire et LGV-Paca" le 02.03.2005 en plénière du CD*
- *Observations du GIR Maralpin sur le projet de SCoT de la CASA (Octobre 2007)*

# Problématique ferroviaire azurélienne et LGV-Paca Implication de la CASA

## LE GIR ET LA LGV-PACA

### **Le GIR Maralpin au service de l'aménagement du territoire**

Depuis qu'il s'est constitué, en 1996 au paroxysme du projet de percée autoroutière sur le Mercantour, le GIR Maralpin s'est refusé à considérer tout projet d'infrastructure hors de son contexte territorial, tant local, que régional, transrégional, national ou international

En tant que société savante transfrontalière, le GIR s'est en outre appliqué à faire connaître les réalisations et les savoir-faire de nos voisins.

C'est dans cet esprit qu'il est intervenu, souvent au titre d'expert, au fil des grandes questions qui ont agité ou préoccupent encore les Alpes-Maritimes [du *Mercantour* à la métropolisation en cours, en passant par la "*Métropole azurélienne*", le *SRADT*, la *DTA 06*, son *suivi-évaluation*, et l'*OIN Plaine du Var*], et aussi dans tous les grands débats publics portant sur les projets d'infrastructures [*Extension du Port de Nice*, *LGV-Paca*, *Liaison Grenoble-Sisteron*, *Contournement routier de Nice*, *Politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien (VRAL)*, *Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan*].

### **L'analyse du GIR**

C'est donc avec sérénité, et non sans assurance, que le GIR est entré dans le débat public sur la LGV-Paca dont il avait au préalable dessiné les lignes incontournables dans une perspective d'aménagement (sinon d'un réaménagement) d'un territoire livré depuis des décennies à la spéculation immobilière et au "tout automobile".

La solution que nous avons alors plaidée était celle d'une ligne nouvelle performante renforçant l'infrastructure historique pour constituer un réseau maillé capable de répondre aux besoins, *voyageurs et fret*, du chapelet de métropoles urbaines de l'arc méditerranéen, se référant en cela aux choix italiens de lignes AC/AC<sup>1</sup> et de gares en centre-ville.

En dépit de l'assentiment qui semblait s'être dégagé du débat (à l'exception de la mixité fret considérée par la plupart des acteurs comme importune<sup>2</sup>), les études complémentaires conduites à contresens par RFF (Réseau Ferré de France) n'ont abouti qu'à le dissiper.

## REGARDS SUR UN PASSÉ RÉCENT

### **L'intervention de l'État et l'implication du GIR dans la "bataille des tracés"**

Aucun consensus n'ayant pu se dégager au niveau régional en faveur de l'un ou l'autre des deux scénarii dit "*Métropoles du Sud*" et "*Côte d'Azur*" proposés aux co-financeurs par RFF, maître d'ouvrage, le 27 février 2009, Jean-Louis BORLOO, ministre d'État, et Dominique BUSEREAU, secrétaire d'État chargé des transports, ont alors confié trois missions à Yves COUSQUER, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées : identifier les points d'accord, analyser les divergences des parties prenantes, et animer pour ce faire, un secrétariat permanent associant ces dernières, avec pour objectif la remise d'un rapport définitif le 15 juin 2009.

Sans attendre cette importante décision, le GIR s'est employé à faire connaître plus largement ses analyses [conférences en décembre à la CCIMP Marseille<sup>3</sup> et en janvier à Meyreuil

<sup>1</sup> Alta Velocità/Alta Capacità [lignes à grande vitesse (300 km/h) compatibles avec la mixité]

<sup>2</sup> elle eut conduit, selon certains, à une augmentation de coûts jugée dissuasive

(B.d.Rh.)), puis, dans l'intervalle, s'est appuyé sur la collaboration de son partenaire italien, l'*Istituto Internazionale delle Comunicazioni* (IIC) et celle de la *Société Française des Urbanistes* (SFU) en organisant conjointement, de mars à juin, une série de quatre séminaires/rencontres à Nice, Gênes, Toulon et Mouans-Sartoux.

### **Un premier dénouement... mais bien des interrogations à l'Est**

C'est par un communiqué que le ministre de l'Écologie Jean-Louis BORLOO a fait connaître, le lundi 29 juin 2009, sa décision de retenir le tracé, dit "*des métropoles du Sud*", passant par Marseille, Toulon et Nice.

De surcroît, la LGV Paca, qui s'inscrit désormais dans le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse entre Barcelone, Marseille et Gênes, devra être mise en oeuvre en 2020.

Le GIR Maralpin s'est réjoui de voir retenu le tracé qui répond le mieux à son souci d'aménagement durable du territoire, et en faveur duquel il n'a cessé de plaider.

Si, pour les Bouches du Rhône et le Var, ce tracé est quasiment arrêté, en revanche, le phasage des travaux, la position des gares, le choix de la *mixité* de la ligne (*voyageurs et marchandises*) et la vitesse de ligne restent à définir dans les Alpes-Maritimes, la principauté de Monaco et jusqu'à la frontière italienne...

Un nouveau rapport de forces s'est instauré, mais cette fois à l'échelle du département. Une gare est espérée par la municipalité cannoise, au mieux en centre-ville et à défaut à *La Bocca*, tandis que la Communauté urbaine de Nice Côte d'Azur (CUNCA), fortement appuyée par la CCI, exige la sienne à Saint Augustin et consentirait à une gare excentrée à l'ouest du département<sup>4</sup>.

Le GIR, pour sa part, a fermement prôné *La Bocca* pour gare "Ouest", du fait de sa centralité relative, de la disponibilité de ses vastes emprises, et de l'évidente intermodalité avec la ligne Cannes-Grasse. En revanche, il a exprimé les plus extrêmes réserves quant à l'implantation à *St Augustin* de "la gare TGV" (à ne pas confondre avec l'incontournable gare intermodale "*Aéroport*" à aménager sur la ligne historique).

Les raisons en sont notamment l'extrême sensibilité du site aux risques naturels, tant fluviaux, estuariens que sismiques, mais surtout l'étranglement de ses débouchés ferroviaires, notamment en sa sortie Est, depuis l'achèvement des deux voies routières rapides qui désormais l'encadrent.

À l'Ouest, le maître d'ouvrage, qui prétendait faire déboucher la ligne nouvelle sur celle du PLM au niveau de Villeneuve-Loubet, s'est ravisé depuis en repoussant (au prix fort) ce rabattement à St Laurent-du-Var (on peut se demander comment) ; à l'Est la CUNCA songerait à sacrifier une des 3 voies de la chaussée Nord de la voie rapide qu'elle vient d'achever pour laisser place à un 3<sup>ème</sup> voie ferroviaire enfin reconnue indispensable<sup>5</sup> !

### **EN 06 LA LIGNE NOUVELLE NE PEUT ÊTRE DISSOCIÉE DE SES CONTEXTES STRATÉGIQUES INTERNATIONAUX, NATIONAUX, RÉGIONAUX ET... LOCAUX**

#### **De salutaires directives**

Les considérations qui précèdent peuvent apparaître fort étriquées en regard des principaux enjeux auxquels le projet doit faire face. Ces enjeux sont au nombre de cinq.

---

<sup>3</sup> sous l'intitulé "Les fausses routes de la LGV-Paca ou Comment remettre le tracé des Métropoles sur la bonne voie"

<sup>4</sup> que d'aucuns situent approximativement au niveau de Mouans-Sartoux

<sup>5</sup> bien qu'insuffisante, d'autant qu'elle génèrera des difficultés d'exploitation, RFF reconnaissant nécessaire l'interruption simultanée de ces 3 voies lors de travaux d'entretien lourds ou de circulation de convois exceptionnels

- Liaison avec l'Italie inscrivant l'Arc méditerranéen dans le réseau transeuropéen de transport (RTE/T), à laquelle est assorti un financement de la Communauté européenne
- Liaison entre métropoles du Sud (décision de l'État) [Cannes, Nice]
- Mise en œuvre locale de la Directive nationale "Facteur 4"<sup>6</sup> et des recommandations du Rapport Keller<sup>7</sup> qui impliquent
  - un transfert massif de la route vers le rail et les TC
  - le positionnement des gares en centre ville
  - la multiplication par un facteur 5 de leur fréquentation [cf. Annexe 1]
- Conception d'un plan Urbanisme/Transports à l'horizon 2040 selon les préconisations de Y. COUSQUER, se traduisant en PACA et dans les Alpes-Maritimes par une large couverture qualitative des besoins de la population et du territoire [constitution d'un réseau ferroviaire maillé et sécurisé]
- Prise de mesures conservatoires tant sur les couloirs (Traversée de la CASA) que sur les sites de stockage-entreposage-décharge (Carrière de La Roque).

### **Leur mise en oeuvre**

Comme le GIR Maralpin l'a préconisé d'emblée, il convient de ne plus considérer la ligne nouvelle isolément du réseau existant mais comme son renforcement. On donnerait alors au réseau maillé, ainsi constitué par ce "doublet" avec la ligne historique, une capacité et une robustesse considérables, pour autant que ces lignes soient accessibles à toutes les circulations (*mixité*), et cela par des nœuds d'interconnexion suffisamment rapprochés.

La mise en œuvre de ces préconisations est particulièrement adaptée aux nécessités de la Côte d'Azur où nous pensons que ces nœuds d'interconnexion peuvent être aisément implantés sur les plateformes existantes de *Cannes-la-Bocca*, *Nice-Ville/Nice-St-Roch* et *Vintimille/Parco-Roya*. Toutes trois disposent d'espaces suffisants pour l'établissement des gares appropriées aux nouveaux trafics engendrés par la ligne nouvelle ainsi que pour l'extension prévisible des trafics TER et trains interrégionaux.

Aux interrogations sur les coûts de réalisation de la traversée ferroviaire de la Côte d'Azur, réponse est donnée par la modération des vitesses de ligne dont les niveaux élevés, 270 km/h) avancés par RFF en 2006, sont dépourvus de sens, compte tenu des courtes distances à parcourir entre gares d'arrêt général.

L'adoption de vitesses de ligne au niveau de 220 km/h, comme envisagé par RFF dans le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan<sup>8</sup>, ou même de 200 km/h retenu par les chemins de fer italiens pour la modernisation/doublement de la ligne littorale ligure, accorderait une plus grande latitude et flexibilité de tracé, une section d'air considérablement plus faible des tunnels, et se traduirait ainsi par un abaissement substantiel des coûts, sans pour autant affecter de manière significative les temps de parcours.

## **LA LIGNE NOUVELLE ET LA CASA**

### **Incidences sur l'aménagement du territoire de la CASA**

Les contraintes topographiques comme le nécessaire espacement de gares sur une ligne nouvelle à hautes performances, impliquent une traversée souterraine quasi-continue du territoire de la CASA dont la desserte directe restera assurée par la ligne historique. En revanche, la

<sup>6</sup> La mise en œuvre de la directive nationale « facteur 4 » implique a minima une division par quatre des émissions des transports et des bâtiments d'ici à 2050

<sup>7</sup> "La gare contemporaine" Rapport à M. le Premier Ministre de Mme Fabienne KELLER, sénatrice du Bas-Rhin (10 mars 2009) ; 298 pages

<sup>8</sup> Débat public Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan LNMP du 3 mars au 3 juillet 2009

considérable augmentation de capacité dont elle bénéficiera par les reports de trafics de transit longue distance et de circulations de service offriront à la CASA des dessertes de qualité sur sa façade littorale et son flanc Ouest (sur la ligne Cannes-Grasse devant être portée à deux voies).

Si la CASA s'engage comme elle le doit sur la voie tracée par le Rapport Cousquer et dictée par les engagements nationaux, elle doit le faire dans le sens prôné par *CITEC Ingénieurs Conseils* pour le compte de la CASA<sup>9</sup>.

Après avoir analysé assez sévèrement le mésusage de la ligne ferroviaire littorale, dont l'accès aux gares a été jusqu'ici négligé, sinon entravé, les auteurs de l'étude avaient justement conclu à la nécessité d'articuler le TCSP envisagé pour desservir Sophia Antipolis sur la gare d'Antibes, en raison à la fois de sa centralité, de son caractère d'arrêt général pour toutes les circulations desservant la ligne, ainsi que pour l'ampleur de ses emprises permettant, entre autres, de la pourvoir des quatre voies à quai.

Un tel choix est d'autant plus incontournable qu'il permettrait en outre de faire face à la "perspective 2050" du quintuplement du trafic

Ainsi se dessinerait, à la faveur d'un "contrat d'axe"<sup>10</sup> qui s'impose, l'amorce d'une ligne desservant la nervure nord-sud de l'agglomération antiboise, le coeur de Sophia Antipolis, et débouchant sur la ligne Cannes-Grasse par rabattement sur la gare de Mouans-Sartoux, de manière à constituer ainsi l'ossature d'un réseau s'appuyant en ses deux extrémités sur le réseau ferroviaire majeur.

Ainsi, dans la perspective cadrée par le Rapport Cousquer et l'achèvement de la LN, la CASA pourra articuler sa desserte interne sur Antibes, gare d'arrêt général pour tous les TGV dits "de cabotage", et sur Mouans-Sartoux, desservant directement (via Cannes-Grasse) la gare de Cannes-la-Bocca, gare d'arrêt général pour les TGV directs

## **Sur quelques indispensables mesures conservatoires**

### **(a) Relatives aux impacts des travaux souterrains**

La traversée et la desserte de la Côte d'Azur impliquent la réalisation de longues sections souterraines, notamment à la traversée de la CASA.

Sur la base d'une évaluation très sommaire [cf. Annexe 2], le volume de déblais à excaver sera de l'ordre de 3 millions de m<sup>3</sup>, et bien davantage si l'on tient compte du foisonnement.

Ce volume considérable, dont on peut espérer qu'une fraction sera valorisée, nécessite des sites d'entreposage, tri et stockage. De tels sites faisant défaut dans les Alpes-Maritimes, semble s'imposer le recours au site de la Carrière de la Roque, qu'il faudra renoncer à affecter à la zone d'activités dont le projet a été récemment présentée au Conseil de développement de la CASA<sup>11</sup>, d'autant que, par ailleurs, le Préfet des Alpes-Maritimes a pris la décision de l'affecter partiellement au stockage de déchets du bâtiment pour une capacité de 2 millions de m<sup>3</sup><sup>12</sup>.

### **(b) Relatives au couloir de traversée**

---

<sup>9</sup> Étude "*Pôles multimodaux et Transports en Commun en site propre (TCSP)*" présentée le 5 décembre 2005 par Philippe GASSER, dans le cadre de la Plénière du CD de la CASA

<sup>10</sup> La notion de contrat d'axe, apparue lors des travaux engagés pour la révision du PDU de l'agglomération toulousaine, est une démarche négociée entre l'autorité organisatrice des transports et le territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs :

- l'autorité organisatrice des transports s'engage sur un projet de transport (TCSP)
- les communes et communauté d'agglomération s'engagent sur des moyens de favoriser la densité urbaine autour du TCSP et l'accessibilité aux stations.

<sup>11</sup> Projet "*Zone à enjeu d'intérêt communautaire - La Roque - Macarons*" présenté le 6 mai 2009 par la Direction Aménagement de l'espace de la CASA

<sup>12</sup> déclaration du Préfet des Alpes-Maritimes en date du 17.07.2009 [cf. Nice Matin du 15.09.09, page 7]

Sur le tracé pressenti que les services techniques de la CASA se sont appliqués à cerner, des disposition conservatoires, sous la forme de PIG ou d'enveloppes de projet<sup>13</sup> doivent être prises de manière à ne pas compromettre le projet et courir le risque de le mettre en péril par des engagements hâtifs.

### **(c) Relative aux emprises ferroviaires existantes**

L'aménagement de la gare d'Antibes doit prendre en compte la réalisation d'une quatrième voie ainsi que la préservation des longues voies d'attente existantes indispensables au garage des rames fret devant s'insérer dans les rares créneaux laissés disponibles par l'intense trafic voyageurs.

Les emprises de la cour de débords de la gare de Vallauris-Golfe Juan (approximativement située à mi-parcours de la section Cannes-Antibes) doivent être rendues à leur vocation ferroviaire pour la création d'une voie d'attente nécessaire à toute situation de crise survenant sur les sections à deux voies l'encadrant et devant subsister.

---

## **ANNEXE 1**

### **Incidence de la mise en œuvre du "Facteur 4" sur le trafic des gares**

La quasi totalité des émissions des transports étant celles du transport routier, le raisonnement suivant (en ordre de grandeur) est appliqué :

- 1 - le facteur 4 est une contrainte, sans possibilité de choix alternatif,
- 2 - il s'applique complètement aux transports routiers voyageurs
- 3 - les constructeurs automobiles sont en mesure de diviser par 2 les émissions au km des véhicules qu'ils construisent (véhicules hybrides, véhicules électriques.)
- 4 - les distances aujourd'hui parcourues par habitant et par an n'augmentent plus ;
- 5 - et donc la moitié des voyageurs.km terrestres parcourus est transféré sur le mode ferré après un choix de localisation des emplois et des logements, une densification urbaine autour des gares, la reconstruction de la ville sur la ville, le développement de modes doux de rabattement, la priorité donnée au fer, le développement d'une offre de transport en commun multimodale adaptée, de porte à porte.

*"Il faudrait alors transférer en France entière (hors Île-de-France) 850 millions de voyageurs.km par jour, à ajouter aux 210 millions ferrés actuels, soit sensiblement **une multiplication par 5 du trafic de nos gares**" [(n.d.r.) et notamment celles de Cannes, Antibes, Nice, etc.]*

[Rapport Keller - Chiffres clés des déplacements France/Île-de-France – 2 mars 2009 ; p. 252]

## **ANNEXE 2**

### **Évaluation du volume de déblais générés par la traversée du 06 par la Ligne nouvelle**

Longueur du tracé de la LN (traversée de l'Estérel exclue) : 60 km

- Proportion en souterrain : 50 % (par valeur inférieure)
- Section à excaver : 100 m<sup>2</sup> (par valeur inférieure, en retenant un tracé monotube)
- Volume à excaver : 30 000 x 100 : 3 millions de m<sup>3</sup>

---

<sup>13</sup> comme l'a expliqué Claude BRULÉ dans son intervention lors de l'Atelier-Table ronde GIR/IIC/SFU de Mouans-Sartoux le 3 juin 2009

- Volume à stocker : 4,5 millions de m<sup>3</sup> pour tenir compte d'un foisonnement de + 50 %
- À rapprocher de
- 3,8 millions de tonnes de roches massives extraites annuellement dans les carrières des Alpes-Maritimes
  - 3 millions de tonnes de déchets stockés sur le site de La Glacière
  - 822 600 tonnes de déchets gérés par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) en 2007 dans les Alpes-Maritimes
  - 100 000 tonnes de déchets BTP par an

---

## RÉFÉRENCES

Infrastructures ferroviaires et territoires - Recadrer le projet de ligne nouvelle dans une perspective circumméditerranéenne et par la prise en compte de l'aménagement du territoire régional Languedoc Roussillon

Intervention d'expert invité à la réunion d'Alès du débat public sur le projet le ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ; 11 juin 2009 ; 12 pages

[cf. [DpLnMpAlesInfras&TerritMolinari906](#)]

L'Arc méditerranéen ferroviaire et l'incontournable traversée-desserte de la Côte d'Azur

Actes de l'Atelier-Table Ronde organisé au Château de Mouans-Sartoux par la Ville et le GIR Maralpin en partenariat avec l'IIC et la SFU

GIR Maralpin ; 3 juin 2009 ; 25 pages

[cf. [LgvPacaAtelierGirIicSfuMouansCompteRendu907](#)]

Les fausses routes de la LGV-Paca ou Comment remettre le tracé des Métropoles sur la bonne voie

Synopsis de la Conférence de J. Molinari à la CCI Marseille Provence, Marseille, le 19 décembre 2008 ; 5 pages

[cf. [MolinariConfCcimpLgvPacaRefond812](#)]

Observations du GIR Maralpin sur le projet de SCoT (*projet arrêté par délibération du conseil communautaire du 29 janvier 2007 et soumis à enquête publique du 10 septembre au 12 octobre 2007*)

GIR Maralpin ; octobre 2007 (rév. 12.10.2007) ; 40 pages

[cf. [CasaScotEnquPublObservationsGir710](#)]

Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle LGV-Paca

Enjeux et Perspectives (Synopsis) ; Les fondements d'une prise de décision motivée ; Nouvelles précisions sur les propositions du GIR Maralpin

GIR Maralpin ; Rapport d'étape établi à la date du 20 juin 2007 ; 67 pages

[cf. [FerLgv06Problem706Synopsis](#)]

Desserte de la conurbation azurée par la ligne littorale - Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future

GIR Maralpin ; décembre 2005 ; 37 pages

[cf. [FerLigneLittorale06Capacite512](#)]