
	<p style="text-align: center;">3 Juin 2009</p>	
<p>Ville de Mouans-Sartoux</p>	<p style="text-align: center;">GIR Maralpin</p>	
<p style="text-align: center;">En partenariat avec la <i>Société Française des Urbanistes</i> (SFU) et l'<i>Istituto Internazionale delle Comunicazione</i> (IIC)</p>		

Atelier-Table Ronde



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



Château de Mouans-Sartoux, mercredi 3 juin 2009



COMPTE-RENDU



Synthèse et Actes



Château de Mouans-Sartoux, mercredi 3 juin 2009

Atelier-Table Ronde

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

Organisé avec la Ville de Mouans-Sartoux et en partenariat avec
la *Société Française des Urbanistes* (SFU) et l'*Istituto Internazionale delle Comunicazione* (IIC)

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Le 3 juin 2009, au Château de Mouans-Sartoux, avec la collaboration de la Municipalité, le *GIR Maralpin*, l'*Istituto Internazionale delle Comunicazioni* (IIC) de Gênes et la *Société Française des Urbanistes* (SFU), ont bouclé devant une assistance studieuse, riche en nombre et en qualité, essentiellement composée d'élus et de techniciens des collectivités locales, la dernière d'une série de quatre rencontres, tenues pour les trois premières

- à Nice, le 26 mars à la Faculté de Droit, avec un Séminaire "*La LGV Paca et le développement durable de l'Arc méditerranéen*" à la clôture duquel M. Yves Cousquer a bien voulu contribuer ;
- à Gênes les 23 et 24 avril, avec un Voyage d'études "*Le site portuaire de Gênes, son nœud ferroviaire "Grande vitesse/Haute capacité" et la LGV-Paca*" auprès de la CCI, de la Région Ligurie et de l'Autorité portuaire ;
- à Toulon le 28 mai à la CCI du Var, avec un Séminaire "*Le développement durable des métropoles de l'Arc méditerranéen, de Gênes à Barcelone, à l'heure des gares de la grande vitesse ferroviaire*".

Comme les précédentes rencontres, toutes axées sur le projet de ligne à grande vitesse en Région Paca et l'Arc méditerranéen ferroviaire, la Table ronde de Mouans-Sartoux s'inscrivait dans une contribution volontaire à la "mission bons offices" confiée *par le Ministre d'État Jean-Louis Borloo* à M. Yves Cousquer, celle de rendre son rapport pour le 15 juin 2009 en lui précisant qu'une décision gouvernementale sur la suite à donner au projet de ligne à grande vitesse en PACA devrait intervenir à la fin du même mois de juin.

S'appuyant sur les conclusions des rencontres précédentes, ainsi que sur les enseignements du débat public en cours sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), les participants sont convenus de l'impérieuse nécessité, découlant notamment des travaux du Projet ARCOMED et des demandes pressantes de nos voisins ligures, de relier entre elles, par la ligne nouvelle et en leur cœur, les grandes métropoles et villes du littoral méditerranéen, au nombre desquelles Marseille, Toulon, Cannes et Nice.

Les mêmes considérations, auxquelles s'ajoutent celles fournies par l'IIC sur les potentialités de report modal limitées de l'énorme trafic routier de transit sur le cabotage maritime (dont a été rappelé le sévère impact environnemental¹), conduisent à souhaiter le développement du fret ferroviaire. L'aménagement du territoire, la satisfaction des besoins des populations littorales et la protection de l'environnement, militent par ailleurs en faveur d'un renforcement considérable des dessertes ferroviaires de la conurbation.

Reprenant les considérations techniques auparavant exposées par le GIR Maralpin lors de la Table ronde qui s'était également tenue à Mouans-Sartoux deux ans auparavant en mars 2007, les animateurs de la rencontre ont montré combien les réponses à l'ensemble de ces questions résidaient dans la remise en question de certains dogmes et tabous dont le maître d'ouvrage RFF s'était prévalu pour éluder des solutions mises en œuvre avec succès chez nos voisins espagnols, italiens, et même celles qui sont sur le point de l'être chez nous en Languedoc-Roussillon.

En convenant en effet de considérer la ligne nouvelle, non plus isolément du réseau existant mais comme son renforcement, on confère au réseau maillé ainsi constitué par ce "doublet" avec la ligne historique et leurs affluents communs, 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 les nœuds d'interconnexion peuvent être aisément implantés sur les plateformes existantes de Cannes-la-Bocca, Nice-Ville/Nice-St Roch et Vintimille-Parco Roya qui disposent toutes trois de plateformes suffisantes, à la fois à cet effet et pour l'établissement des gares appropriées aux nouveaux trafics engendrés par la ligne nouvelle et l'énorme extension prévisible des trafics TER et 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 de 270 km/h avancés par RFF sont dépourvus de sens, compte tenu des courtes distances à parcourir entre gares d'arrêt général². Une modération des vitesses de ligne au niveau de 220 km/h, comme cela est sérieusement envisagé sur Montpellier-Perpignan, conférerait une plus grande flexibilité de tracé, une section d'air considérablement plus faible des tunnels, et se traduirait ainsi par un abaissement substantiel des coûts.



Ont notamment participé à cette réunion, outre M. André Aschieri, maire de Mouans-Sartoux, co-organisateur avec le GIR Maralpin, et les représentants des trois entités associées GIR, IIC et SFU, les élus et responsables techniques et administratifs de la CAPAP, des villes et communes de Cannes, Grasse, Mouans-Sartoux, Mougins, La Roquette-sur-Siagne, Valbonne, Vence, de l'ADAAM, de l'association TGV-PCA, des présidents et responsables associatifs de la Principauté de Monaco et de la Région, ainsi que des consultants.

¹ Dans les conditions d'exploitation actuelles, les pollutions générées par les navires rouliers l'emportent sur celles résultant des mêmes acheminements par voie routière

² À titre indicatif, la mise en vitesse à 300 km/h d'une rame TGV (et réciproquement son arrêt) dans des conditions normales d'exploitation nécessite un parcours de l'ordre d'une quinzaine de Km

Château de Mouans-Sartoux, mercredi 3 juin 2009

Atelier-Table Ronde

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

Organisé avec la Ville de Mouans-Sartoux et en partenariat avec
la *Société Française des Urbanistes* (SFU) et l'*Istituto Internazionale delle Comunicazione* (IIC)

ACTES

*Actes établis à partir du verbatim transcrit par les soins de
Brigitte GOURMANEL
Édition : Brigitte GOURMANEL et Jacques MOLINARI*



Table des matières

A. ACCUEIL ET PRÉSENTATION

Marie-Louise GOURDON
André ASCHIERI
Jacques MOLINARI

B. COMMUNICATIONS [Thèmes principaux]

Alberto CAPPATO [Lgv et Ligurie ferroviaire ; Cabotage maritime]
Robert HÉNAFF [Lgv-Paca & Arcomed]
Éric MARRO [SFU et Arc méditerranéen]
Jacques MOLINARI [Lgv, aspects techniques et préconisations du GIR]
Claude BRULÉ [Lgv-Paca et LNMP ; Procédures]

C. DÉBATS

A. ACCUEIL ET PRÉSENTATION

Marie-Louise GOURDON

Conseillère générale du Canton de Mougins (06) et adjointe au Maire de Mouans-Sartoux

Accueillant les participants avant l'arrivée d'André Aschieri, son adjointe et Conseillère générale du canton se déclare ravie de les recevoir et de participer à cette table ronde sur un sujet fort intéressant pour l'avenir de notre région, qui a fait l'objet de nombre de débats et de discussions, mais "si tout le monde en parle, c'est sans pour autant entrer dans le vif du sujet, ce que nous nous proposons de faire ici".



André ASCHIÉRI

Maire de Mouans-Sartoux et Conseiller régional PACA

Ancien député, André Aschieri, maire de Mouans-Sartoux et Conseiller régional, souligne son attachement aux travaux du GIR Maralpin qu'il suit avec attention et intérêt depuis sa création.

Il lutte depuis 11 ans contre l'A8bis, a réussi à casser le PIG qui aurait utilisé l'emprise ferroviaire de la ligne Cannes-Grasse pour la réalisation d'une voie routière, et a plaidé avec succès, non pour un train Cannes-Grasse mais pour une ligne Grasse-Nice-Monaco.

Pour ce qui concerne les grands projets ferroviaires, André Aschieri estime prioritaire de les dédier aux dessertes pendulaires plutôt qu'à un Paris-Nice en 3h40. En ce qui concerne le tracé de la LGV-Paca, RFF en lui disant que la géographie imposait le passage en souterrain et viaduc au dessus des cours d'eau, lui a proposé le passage par Mouans Sartoux et d'y implanter la gare, mais André Aschieri préfère la proposition d'une Cannes sur les 40 ha de La Bocca

Il est d'accord sur un projet de gare à La Bocca qui offre une liaison avec Cannes-Grasse pour la desserte du moyen pays, et surtout pour que le projet aille le plus loin possible jusqu'à Cagnes-sur-Mer rejoindre la ligne littorale jusqu'à la gare multimodale...



Jacques MOLINARI

Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Tout d'abord il convient d'excuser l'absence de notre président Eric GASPERINI, en charge des relations internationales de l'Université de Nice, actuellement en mission.

Merci une nouvelle fois à la Ville de Mouans-Sartoux qui avait organisé avec nous; il y a deux ans, un atelier débat sur la LGV Paca, rencontre qui s'était alors déroulée en présence de représentants de RFF en la personne de Bernard GYSSELS, Chef du projet LGV Paca, dont les fonctions se sont achevées il y a peu de temps, et de la SNCF, Dominique LÉCLUSE, Directeur adjoint des projets sud européens, qui y représentait son Directeur d'alors Noël BELIN qui s'était associé par ailleurs à de nombreuses initiatives du GIR.

C'est dire combien les travaux que nous menons ont l'écoute des administrations ferroviaires, qui ne partagent pas toujours nos vues, mais qui reconnaissent la qualité de nos travaux, travaux dont je remettrai à chacun de vous un exemplaire de chacune des études les plus importantes que nous avons conduites sur la problématique de la LGV Paca.

Cette réunion s'inscrit dans une série de quatre rencontres que nous avons co-organisée avec la SFU, représentée ici par son Président Régional Eric MARRO, et avec l'Institut International de la Communication de Gênes, qui est une institution de très grande importance puisqu'elle est cofinancée

par les organismes d'état, régionaux de Ligurie et municipaux de la ville de Gênes ainsi que le port de Gênes. L'IIC est représenté par son Secrétaire général, notre collègue et ami le Docteur Alberto CAPPATO, titulaire d'un doctorat de sciences économiques de l'université de Nice, et dont une spécialité, parmi d'autres, est le cabotage maritime.

S'est également rapprochée de notre démarche commune l'association LGV Provence Côte d'Azur présidée par le Préfet LEBLOND, représentée par M. Robert HÉNAFF, qui est conseiller auprès de M. LEBLOND et qui nous a accompagnés au cours des trois évènements qui précèdent celui-ci.

Ces trois évènements, quels sont-ils :

1. Un séminaire à NICE le 26 mars³, un séminaire qui s'est tenu à la Faculté de Droit et a eu la faveur de la visite de M. Yves COUSQUER, et dont vous trouverez sur le site du GIR Maralpin une partie des propos qu'il nous a tenus,
2. Un voyage d'études à GÈNES, les 23 et 24 avril⁴, où nous avons été reçus, comme toujours avec beaucoup d'égards, par Paolo Odone, Président de la Chambre de Commerce, par Pietro Dante ODDONE, Directeur des relations extérieures de l'Autorité portuaire et par Sergio PEDEMONTE, Directeur des infrastructures de la Région Ligurie, que nous pouvons qualifier d'ami de longue date, car c'est par son entremise que nous avons pu, depuis plus d'une dizaine d'années, travailler sur les réalisations italiennes et faire connaître à l'ensemble de la communauté ferroviaire les travaux et réalisations italiens qui sont malheureusement trop méconnus en France
3. Un autre séminaire à TOULON le 28 mai⁵, qui s'est déroulé à la CCI du Var, en présence de son Vice-président et avec la participation d'un certain nombre de personnalités de la région toulonnaise et marseillaise. Comme vous l'imaginez le thème général de ce séminaire a été consacré au passage de la LGV par Toulon.

Le quatrième évènement, c'est celui que nous tenons aujourd'hui à MOUANS-SARTOUX. Nous devons à son Maire André ASCHIERI et à son directeur de Cabinet Serge RODRIGUES d'y être si plaisamment accueillis et assistés.

Nous sommes heureux d'y voir participer un certain nombre de personnalités représentant diverses institutions des Alpes-Maritimes, en regrettant toutefois qu'elles ne soient pas plus nombreuses encore, dans la mesure où les enjeux pour la Côte d'Azur sont énormes, enjeux qui seront évoqués par nos collègues Alberto CAPPATO et Robert HÉNAFF.

On se doit de faire remarquer ici, qu'en remontant un petit peu dans le temps, le travail du GIR Maralpin a été considérablement apprécié hors les limites territoriales des Alpes-Maritimes, puisque nous avons été invités par la CCI de Marseille le 19 décembre 2008 à y exposer notre vision de l'aménagement du territoire et de la ligne nouvelle ; et que nous avons également co-animé une réunion à Meyreuil organisée le 4 février de cette année par la Communauté des Pays d'Aix, réunion qui a rencontré un franc succès et qui a conduit, dès ce jour-là, la SFU à s'associer avec nous pour la poursuite en commun de nos objectifs. Cette association constitue une avancée majeure pour nous tous qui avons toujours voulu placer notre niveau de réflexion sous le signe de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Nous bénéficions donc, depuis lors, du point de vue des urbanistes, non seulement à l'échelle régionale mais encore nationale, puisque l'ensemble de nos quatre réunions a été organisé sous le patronage et avec le concours du président national de l'Association Française des Urbanistes, Jean-Pierre GAUTRY qui a personnellement participé aux trois rencontres précédentes.

Voilà pour la présentation du contexte.

³ Intitulé "*La LGV-Paca et le développement durable de l'Arc méditerranéen*"

⁴ Sur le thème "*Le site portuaire de Gênes, son nœud ferroviaire "Grande vitesse/Haute capacité" et la LGV-Paca*"

⁵ "*Le développement durable des métropoles de l'Arc méditerranéen, de Gênes à Barcelone à l'heure des gares de la grande vitesse ferroviaire*"

B. COMMUNICATIONS

Alberto CAPPATO

Secrétaire général de *l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni (IIC)* [Gênes, Italie]

1. L'intérêt porté par la Ligurie aux débats publics et particulièrement au projet LGV-Paca

La Ville de Gênes n'est pas directement concernée par le débat d'aménagement du territoire que vous êtes en train de discuter sur le thème de LGV Paca. Notre territoire est très attentif aux actions et aux procédures qui sont en cours en France et, en particulier, le Président de la Chambre de Commerce de Gênes et moi-même, avons participé en tant qu'experts étrangers aux débats publics du 2001 sur l'extension du port de Nice et en 2005 sur la LGV Paca.

A Gênes, nous avons analysé les atouts du débat public et commencé à en fixer les procédures. En prenant exemple sur ce débat public, Gênes a lancé il y a cinq mois un débat public (le premier en italien) sur le contournement autoroutier de Gênes. Ce débat qui ne laissait pas place, comme c'est le cas chez vous, à un éventuel refus du projet, vient de s'achever ; il a été très difficile car il y avait le choix entre cinq alternatives, mais les autorités ont pu aboutir à une décision finale, suite aux indications qui sont ressorties du débat public

Si Gênes n'est pas directement concernée par le choix du tracé français de LGV Paca, notre territoire considère essentiel de pouvoir profiter de connexions efficaces et performantes autant avec l'Ouest, qu'avec le Nord et l'Est de l'Europe.

Nous sommes donc très favorables à une liaison avec Marseille avec une interconnexion à Vintimille, liaison qui relie les agglomérations urbaines du littoral.

Cette interconnexion à Vintimille de la ligne nouvelle rendrait déjà possible une amélioration de la liaison Nice Gênes en réduisant le temps de parcours à 1h 20m ; elle permettrait au-delà des améliorations de temps de parcours, plus spectaculaires encore, grâce aux liaisons hautement performantes qu'elle offrirait avec Toulon et Marseille et au-delà vers la Catalogne.

Indiquons en effet que, si on devait redessiner la carte européenne avec les isochrones, dans la situation actuelle, Gênes serait placée beaucoup plus loin que la situation géographique qu'elle occupe. De notre point de vue, la ligne nouvelle venant de France doit avoir son interconnexion à Vintimille pour libérer des sillons sur la ligne littorale, de façon à permettre un cadencement de la desserte locale transfrontalière toutes les 15 minutes.

2. Sur la problématique du trafic de transit routier fret sur le littoral

Par ailleurs, il y a un autre sujet que nous considérons comme très important, il s'agit du trafic marchandises.

Vous ne savez peut être pas, mais à Vintimille passent 5000 camions par jour dont 3700 sont en transit en provenance de l'Espagne et du Portugal. Ce sont des clients potentiels, soit pour le fer, soit par les autoroutes de la Mer.

(a) Le report modal sur le fer

Pour ce qui concerne le fret ferroviaire, on se situe, pour le moment, presque à 0 % de part modale. Côté italien nous avons privilégié pour cela une ligne "à grande capacité" avec une vitesse au plus égale à 200 km/h pour autoriser la juxtaposition aisée des circulations voyageurs à grande vitesse (et bien entendu des TGV) et du fret.

Notre point de vue s'inscrivait dans la perspective de la connexion de 2 réseaux modernes. La modernisation étant bien engagée du côté ligure dont toute la partie orientale a été modernisée il y a plusieurs décennies (et où la vitesse de ligne est de 180 km/h), et dont la partie occidentale est en cours

de modernisation (pour une vitesse de ligne de 200 km/h), et dont le complet achèvement est programmé pour 2018⁶.

(b) Le report modal sur le cabotage maritime

Actuellement; l'importance relative de ce trafic est modique, même sur le parcours potentiellement le plus attrayant, celui de la liaison Barcelone-Gênes qui court-circuite le long parcours routier littoral⁷. Pour espérer en une croissance des autoroutes de la mer il faut travailler, soit sur une augmentation des fréquences, soit sur une diffusion de l'information plus efficace et cohérente. Les armateurs italiens sont en train de doubler leurs flottes ; ça signifie bien qu'ils ont une attente importante relativement au développement des services maritimes.

Cet essor est favorisé en Italie par un système de subventions qualifié d'"éco-bonus" pouvant atteindre 20 à 30 % du montant de la traversée.

Ce système s'applique aussi au cabotage international. Cependant les aides italiennes se restreignent aux parcours relevant du domaine maritime italien et non pas à l'ensemble du trajet.

La question d'une aide communautaire, ou des pays riverains concernés, couvrant l'ensemble de la traversée est posée mais non résolue⁸.

(à vérifier et à compléter)

2. Sur quelques obstacles (méconnus) à l'essor du cabotage maritime

Ne cachons pas que le développement du cabotage maritime se heurte aux contraintes structurelles des entreprises de transport routier dont une grande partie est de nature artisanale ; ainsi, le mode d'acheminement le plus rationnel, celui qui consisterait à n'acheminer par mer que les semi remorques n'est à la portée que de grandes entreprises de transport disposant de tracteurs et de chauffeurs à la fois dans les ports d'embarquement et de destination.

Soulignons aussi un aspect qui concerne l'environnement :

Les bateaux utilisent le carburant le plus polluant qui soit avec les conséquences que cela entraîne. On estime en effet, qu'en 2020, la pollution de la mer à cause des bateaux sera supérieure à celle des transports terrestres, Et on en arrive à dire que 140 à 260 camions sur un bateau polluent plus que par leur propre acheminement par la route !

Il faut donc prendre sérieusement en compte la pollution par les navires, à laquelle il faut d'urgence remédier, notamment en apportant des améliorations à leur exploitation et à leur fonctionnement.

C'est vrai que sur terre il y a des directives, mais que sur la mer il n'y a rien de contraignant. Il n'empêche qu'il est nécessaire de faire des recherches pour diminuer la pollution des navires. Ainsi, une entreprise italienne étudie, à partir de la technologie militaire, un système qui devra réduire de 90 % la pollution des bateaux, système qui s'accompagne de la suppression des cheminées qui occupent énormément de place, ce qui libèrera également de l'espace pour la cargaison.

3. Sur la stratégie actuellement déployée par les autorités génoises dans le secteur des transports terrestres

(a) Sur la récente rencontre des Ministres des transports

Évènement tout récent, La Ville de Gênes et l'IIC ont organisé la semaine dernière, le 26 mai à Gênes sous l'intitulé "*Mare Nostrum Mare Septentrionale – Un pont entre deux mers*" une rencontre des ministres des transports des pays concernés par le Projet prioritaire PP 24 des réseaux de transport

⁶ La section San Lorenzo – Ospedaletti (23,5 km) est en service en septembre 2001 ; la section Andora – San Lorenzo (19 km) est actuellement en travaux et la section Finale Ligure – Adora (31,5 km) est approuvée

⁷ 671 km par voie maritime contre 855 km par voie terrestre mais avec des temps de parcours respectifs de 10 ½ h et de 18 h à l'avantage la route

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/MerAutoroutesCappatoCcinca703.pdf>]

⁸ Cf. Les autoroutes de la mer – État de la situation en 2007

[in <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/MerAutoroutesSituation703.pdf>]

européens (axe ferroviaire Rotterdam/Anvers – Lyon/Milan)⁹, pour plaider en faveur de la prise en compte de son prolongement naturel de la branche Milan vers le Port de Gênes à travers le *Terzo Valico*.

Dans ce cadre, nous avons considéré l'organisation du trafic de fret en prenant en compte la LGV Paca, de façon que les marchandises arrivant de Suez soient redirigées soit au nord vers Milan-Rotterdam ou l'ouest vers Marseille Barcelone...

On a fait l'effort de faire comprendre à nos amis politiques qu'on ne peut plus raisonner en termes de politique locale,

(b) Sur l'accueil à Gênes de M. Yves COUSQUER

Dernière chose, hier soir lors d'une rencontre à Gênes organisée par la CCI de Gênes et l'IIC avec M. COUSQUER j'ai proposé de mettre en place un observatoire ferroviaire commun Italie-France avec la participation de RFI, RFF et IIC, de manière à pallier le manque d'information flagrant sur les trafics voyageurs et fret pouvant être générés par la réalisation de la LGV-Paca et la mise en service complète de la ligne littorale ligure modernisée.



Robert HENAFF

Association TGV Provence Côte d'Azur - ARCOMED

Le tracé LGV Barcelone Gênes a été disséqué sans provoquer de grosse surprise dans la traversée des Alpes-Maritimes

Alors que la France prépare la reconnaissance de Gênes-Nîmes par l'Europe, il n'y a pas de reconnaissance entre le tronçon 3 Rotterdam-Gênes et le tronçon 24 Europe de l'Est. Les sénateurs Lafitte et Nègre en ont fait la demande.

En examinant le futur itinéraire Barcelone Gênes, on constate qu'en France le concept grande vitesse correspond à des vitesses supérieures à 270 km/h, alors qu'en Italie ligure, sur les réalisations nouvelles en cours, la vitesse retenue est de 200 km/h, sous la terminologie de ligne rapide

La traversée des A-Mmes ne supporte pas une vitesse supérieure à 270 km/h

Le fait que les grandes gares nouvelles (Bologne, Florence et Gênes) soient conçues pour des traversées à vitesses modérées de l'ordre de 100 km/h ne compromet pas les performances de l'ensemble des itinéraires à grande vitesse.

Avec la congestion des réseaux routier et ferroviaire, une voie ferrée nouvelle est inéluctable

A l'horizon 2020, seule une arrivée jusqu'à Nice est prévue, il n'y a pas de réflexion pour la section Nice Vintimille, ce secteur devra être mis en débat public, le précédent s'est arrêté à St Augustin, entre le Var et l'Italie, le débat sera à refaire

L'A8 est congestionnée par le fret : entre l'Espagne et l'Italie, 98 % du fret passe par route, 1 à 2 % par fer et 0 % par mer

Donc il est nécessaire d'avoir une vision globale en ce sens, il faut repenser la notion de fret entre la vallée du Rhône et l'Italie

La grande vitesse est difficile, il faut reprendre les études

L'A8 sera à saturation avec 7000 camions, aujourd'hui 4000 à 4700 camions circulent, avec un objectif de 6200 à 6400 camions, la situation de blocage sera atteinte avant la décennie 2010-2020

Les préconisations de ARCOMED :

Favoriser les trains intercités avec une priorité Marseille Nice en 1 heure plutôt que Paris Nice en 3h40

Il est nécessaire de remplir les trains pour les directions Bordeaux, Espagne, Belgique ...

La France a toujours sous estimé l'apport de l'Italie

⁹ Allemagne, Belgique, France, Italie, Pays-Bas, Suisse

Les chiffres de l'arc méditerranéen en été sont normalement multipliés par 4 ou 5 avec les touristes italiens ; ces données économiques sont importantes pour sa rentabilité

Le trafic augmente de 5 M passagers par an

Il faut développer

- les échanges intercités, avec le développement des villes relais, de métropoles qui ont besoin de la LGV, (la capacité de développement des Arcs est énorme par rapport à Nice) l'augmentation des TER-RER, l'augmentation du fret ferroviaire reste soumis au goulot d'étranglement pendant 10 à 20 ans entre Nice et Vintimille
- les échanges avec les pôles économiques que sont Iser et Sophia

L'aspect socio économique comprend également le volet foncier du logement. On a longtemps affirmé qu'un arrêt TGV provoquait une hausse du coût du logement ; en fait, l'arrivée de la LGV à Marseille est un mauvais exemple, c'est davantage la restructuration de la ville et l'arrivée du tram qui ont fait monter le prix du foncier

N'ont pas été observés par ailleurs les effets de la LGV sur

- le tourisme
- l'emploi : plusieurs dizaines de milliers d'emplois ont été créés pendant 10 ans avec la construction de la ligne
- les impacts environnementaux :
 - o La consommation de l'espace : il faut 6 à 7 ha/km pour la LGV avec 8 à 9 pendant les travaux (entre Nice et Marseille, 1/3 sont prévus en souterrain qui nécessitera la gestion des déblais), alors qu'il faut entre 13 et 20 ha/km pour l'autoroute
 - o la biodiversité : le tracé comporte des zones à protéger, à contourner, à déménager, facteur important surtout dans le Var (viticulture, agriculture) à Perpignan 400 viticulteurs étaient concernés, 4 ont été expropriés, les autres ont négocié ; en Champagne, sur 23 km de voie il y a eu 2 expropriations
 - o la pollution sonore : les matériels s'améliorent, mais les sillons augmentent ; il faut introduire les protections dans les coûts, mais respecter les proximités
 - o tenir compte de la pollution liée à la consommation électrique, avec pour effet indirect la consommation locale : il faut amener le courant !
- la multi modalité : il est possible de croiser la ligne historique 8 à 9 fois ; au niveau des gares, il est nécessaire de prévoir toutes les connections possibles (transports en commun, lignes existantes, etc.)
- la pression touristique doit être mesurée : dans les échanges entre les différents modes de transport, la pression touristique doit être prise en compte
- les effets sur les politiques locales d'accompagnement :
Les A-Mmes accusent un véritable retard : toutes les études sur les implantations autour de la LGV sont insuffisantes sur tout l'est du parcours
Il est nécessaire d'examiner le projet sur l'ensemble de la zone (30 à 40 km)
L'isolement de la région est un handicap : le besoin du projet de développement doit précéder le détail de la mise en place des infrastructures
- l'intégration de la LGV dans le réseau européen et la dorsale ferroviaire (voir le site Arcomed)



Éric MARRO

Président régional PACA de la SFU

Jean-Pierre GAUTRY, président national de la SFU, avait repris le concept d'arc méditerranéen, contre le concept de la banane bleue avec l'analyse des grands flux économiques qui met complètement à l'écart l'Espagne et l'Italie.

Face à cette analyse, la SFU avec les urbanistes Italiens et Espagnols ont développé le concept d'arc méditerranéen présenté le 15 mai 2009 au Conseil Européen des urbanistes à Bruxelles

Suite aux accords d'Avignon de mai 1989, trois euro thèmes ont été développés pour 1990/1995

- l'eau

- les grandes infrastructures
- les villes et les ports

Alors que Barcelone préparait les JO de 92 et Gênes préparait ses 500 ans

Création de l'association de l'Arc Méditerranéen

Ce périmètre représentait 65 M habitants en 2005, 67 M hab. en 2015, 15 % de l'UE en 2025

Idem pour le Centre Europe et l'accès à l'Atlantique

Ce qui représente 430.000 km²

Les nouvelles étapes :

1. une nouvelle charte 93-98 (villes ouvertes, loi SRU) et Athènes CEU
2. SDEC 97-99 : schéma de l'espace communautaire
3. InterReg 1997
4. la cohésion interurbaine 95-97
5. la Charte de Leipzig 2007

C'est l'Arc méditerranéen latin qui est considéré avec l'eau, l'énergie

Analyse des perspectives du plan Bleu sur le développement durable en Méditerranée avec la gestion des activités terrestres et la protection de la Méditerranée

Parmi les grands thèmes de l'Union pour la Méditerranée, il faut citer :

- La dépollution
- Les autoroutes maritimes
- La protection civile des catastrophes naturelles,
- L'université euro méditerranée
- L'énergie solaire,
- La connexion de la vallée du Rhône sur l'Arc Méditerranéen
- La politique des infrastructures de transports,

Sachant que :

Le rail décline depuis 1970 : passant de 10 à 6 % pour les voyageurs et 21 à 8 % pour le fret

Le fret ferroviaire suit 2 diagonales depuis les Pyrénées vers la Hollande et

La section Marseille Nice est un chaînon manquant de la LGV

Il est nécessaire de souligner :

- Combien pour une telle infrastructure les gares sont importantes ; la structuration des métropoles en dépend
La majeure partie de nos villes se trouve au carrefour des grandes voies de communication, faisant naître des villes qui ont appris à répondre aux besoins qu'elles ont généré elles mêmes
Les gares sont des équipements structurants, c'est un carrefour modal qui doit se placer au carrefour des autres modes de déplacement
- Que l'espace urbanisé ou urbanisable est un espace fini non extensible ; il faut anticiper sur l'impact et les incidences au niveau régional et local, anticiper sur l'apparition de nouveaux quartiers, (par exemple Lille et la volonté de Mauroy avec la gare en centre ville, de requalifier les quartiers riverains de la gare), de ne pas faire de rabattage systématique du tracé urbain, mais plutôt une politique d'appropriation de l'espace foncier urbain, pour cela le PFR est important.



Jacques MOLINARI

Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

L'objectif de cette réunion est de dresser un état de tous les éléments dont nous disposons pour approfondir la réflexion sur le projet, et je m'efforcerais de consacrer mes propos aux aspects techniques dont la plupart ont été laissés à l'écart dans le débat.

Le Débat public a pourtant été exemplaire dans la mesure où les administrations ferroviaires ont mis à la disposition de tous, et bien avant que le débat ne s'ouvre, l'ensemble de leurs études techniques.

Ces études méritaient un examen approfondi car on pouvait souvent y trouver thèses et antithèses, et, surtout, matière à réflexion pour avancer des propositions bien différentes de toutes celles qui nous ont

été proposées par RFF pour le débat public, mais dont l'esprit a été depuis retenu par ce même RFF dans celui qui se déroule en ce moment sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, débat dont Claude BRULÉ, qui en revient, pourra nous parler.

Que s'est-il donc passé pour que des propositions considérées aujourd'hui comme raisonnables aient été alors exclues d'emblée ? Dans les plus clémentes des hypothèses, on peut imputer ce biaisé aux errements d'une administration ferroviaire continuant sur la lancée de la ligne Méditerranée Lyon-Marseille, et la poursuivant par un magnifique "locodrome" devant aboutir aux environs de Nice, en reprenant pour cela un projet dont des préétudes avaient été auparavant engagées.

La question qu'il aurait alors fallu se poser est celle du devenir du territoire. Et pour penser aménagement du territoire, ce n'est pas sur les dogmes ou les idées reçues qu'il faut se reposer, ni vers les études commerciales qu'il faut se tourner, il faut, non pas se contenter de construire un contre projet, mais procéder à une remise à plat de l'ensemble de la problématique

Ce que nous allons vous présenter repose sur des études techniques que nous avons entreprises à cette fin et mises à disposition de toutes les personnalités qui ont bien voulu s'y intéresser ; elles ne sont malheureusement pas légion.

Vous trouverez ici les plus importants de ces documents :

- l'étude que nous avons rédigée après la réunion que nous avons tenue, il y a deux ans déjà, à Mouans-Sartoux¹⁰ ;
- celle qui traite du fonctionnement de la ligne historique et sa capacité à écouler le trafic local¹¹ ;
- celle que nous avons faite sur les lignes ligures, à la demande de la société Alstom, pour lui procurer les informations que les administrations ferroviaires étaient, selon elle, incapables de lui fournir !¹²

Je vous demande de bien vouloir en prendre connaissance et de vous y référer pour éclairer les quelques points que je vais ici sommairement esquisser.

1. Rappel de quelques données incontournables

(a) Sur l'aménagement du territoire et le tracé de Métropoles

Dans un autre document, également à votre disposition, que j'ai intitulé "*Les fausses routes de la LGV Paca, ou comment remettre la LGV sur la bonne voie*", est remise en question l'énorme duperie du prétendu choix des tracés. On nous en a présenté de très nombreuses variantes, mais parmi toutes ces variantes, les bonnes n'y étaient pas ! Il en manque une qui passait par Toulon, il en manque une autre qui franchissait la frontière italienne, et toutes celles qui s'aventuraient chez nous convergeaient vers ce point nodal mythique que serait l'aéroport de Nice, au sujet duquel on peut se questionner sur l'intérêt que lui portent les administrations ferroviaires.

Pour notre part, et bien avant que le débat ne commence, nous avons entrepris cette réflexion, laquelle ne pouvait que, bien évidemment, déboucher sur le tracé des métropoles reliant les grandes villes du pourtour méditerranéen

Les raisons pour lesquelles nous avons fait ce choix, vous les trouverez dans toutes les études qui ont été faites par des organismes savants, mais qui semblent dédaignées par la plupart des aménageurs, ce sont les études de l'OTM¹³, et plus récemment les études qui ont été conduites par la DDE 06¹⁴ sur la Prospective des Alpes-Maritimes et sur le suivi-évaluation de la DTA 06¹⁵.

Malheureusement ces études, extrêmement intéressantes, ont été, je n'ose pas dire interrompues, disons suspendues, et nous espérons qu'elles vont reprendre

¹⁰ Traversée et desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle Lgv-Paca ; juin 2007 ; 67 pages

¹¹ Desserte de la conurbation azurélienne par la ligne littorale – Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future ; octobre 2005 ; 37 pages

¹² Données sur les infrastructures ferroviaires ligures – Mise à jour et compléments 2005 ; nov. 2005 ; 45 pages

¹³ Observatoire des territoires et de la métropolisation

¹⁴ Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes

¹⁵ Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes

Nous vous invitons à les consulter sur notre site¹⁶ puisque nous sommes les seuls à les avoir mises en ligne, pour constater à quel point tragique est la situation des Alpes-Maritimes, victime d'un développement effréné, anarchique, qui conduit à l'asphyxie totale, et pour laquelle on n'avait rien trouvé de mieux, au moment où s'élaborait la DTA, que de proposer un palliatif à l'A 8bis, refusé par la population de l'Ouest du département, un autre projet autoroutier euphémiquement désigné de "contournement « routier » de Nice", malheureusement inscrit depuis "dans le marbre" et qui a fait récemment l'objet d'un débat public dont les conclusions sont restées ambiguës.

À cette époque-là, nous étions bien les seuls à prôner le développement de l'infrastructure ferroviaire tandis que les autorités locales estimaient que la survie de la Côte d'Azur ne pouvait guère dépendre que de son aéroport et de la réalisation de la percée autoroutière du Mercantour.

Je ne vais pas insister sur toutes les hérésies qui ont pu surgir des cerveaux azuréens, obnubilés par l'air et la route jusqu'à ce que s'annonce le succès de la LGV Méditerranée.

"Les marseillais l'ont eue, il nous faut la nôtre, et pour un Paris-Nice en 3 heures 30 !". Voilà le slogan qui fut entonné d'emblée par tous sans plus de réflexion.

Pour sa part, le maître d'ouvrage abondait dans le même sens, par quelques assertions assénées au public dès l'ouverture des débats en le prévenant ainsi :

"pas question de faire du souterrain, ça coûte trop cher", "pas question de faire une ligne mixte, qui imposent des tunnels bitubes", et "pas question d'aller jusqu'à Vintimille ; si on arrive jusqu'aux environs de Nice, c'est déjà beau".

De tels propos avaient surtout pour objet de cadrer le champ de la réflexion, sinon le verrouiller dans le sens souhaité par le maître d'ouvrage, et cela en avançant des arguments tout à fait contestables¹⁷.

La naïveté et/ou la mauvaise foi de telles assertions appellent un grand effort pédagogique. Nous avons fait porter le nôtre sur des données techniques méconnues mais incontournables, ainsi que sur l'analyse des réalisations de nos voisins latins et sur leur exemplarité, en nous appuyant sur la validation de nos travaux dont atteste l'étude précitée réalisée à la demande d'Alstom.

(b) Sur les vitesses de ligne

Venons-en aux arguments techniques à prendre en considération pour toute étude de tracé. Il est tout d'abord essentiel de savoir que les rames TGV qui circulent à 300 km/h, celles de Paris Est par exemple, ont à parcourir près de 15 km pour atteindre cette vitesse, et qu'il leur en faut tout autant pour revenir à l'arrêt.

Transposons ces données sur nos sites.

Considérons Marseille Toulon : 67 km par la ligne existante et sans doute bien moins sur un nouveau tracé. En décomptant 15 km pour la mise en vitesse et 15 km pour parvenir à l'arrêt, ne subsistent qu'au plus 37 km de tracé à parcourir à la vitesse plafond de 300 km/h,

Considérons maintenant la traversée des Alpes-Maritimes : sur le parcours Cannes Nice de 30 km, que cela signifie-t-il de monter à 270 km/h (vitesse retenue par RFF) ? Strictement à peu de chose, un calcul très simple montrant que l'on ne peut guère gagner qu'une minute à une minute et demie sur des trains circulant à 220 km/h. Il en est de même pour le trajet de Nice à Vintimille, (30 km par la ligne existante).

En revanche, l'abaissement de la vitesse de ligne présente des avantages énormes. Pourquoi ?

Vous savez que pour compenser les effets de la force centrifuge exercée sur la voie, les rayons de courbure doivent être proportionnels au carré de la vitesse de ligne, c'est-à-dire que si on abaisse la vitesse de 20 %, on gagne près de 50 % dans la flexibilité du tracé. La réduction de la vitesse engendre d'autres économies, ainsi en est-il des appareils de voie (aiguillages) dont il faut savoir que ceux compatibles avec des vitesses de 300 km/h sont des installations extrêmement coûteuses et de grande ampleur ; ainsi en est-il des ouvrages souterrains dont la section d'air croît fortement avec la vitesse (63 m² pour 230 km/h, mais 100 m² pour 320 km/h).

¹⁶ cf. <http://www.gir-maralpin.org/AtProspectTerrit06.htm>

¹⁷ en invoquant des recommandations européennes et des règles de sécurité

Cette modulation des vitesses, nos voisins italiens la mettent en œuvre. Sur les lignes nouvelles des deux "dorsales" Turin-Milan-Verone-Venise et Milan-Bologne-Florence-Rome-Naples et au-delà, la vitesse de ligne est de 300 km/h, mais pas à la traversée des gares comme nous allons le voir. En revanche sur les portions de lignes nouvelles du "raddoppio" ligure, la vitesse de ligne retenue est de 200 km/h, ce qui est parfaitement raisonnable compte tenu des types de desserte à assumer.

Quoi qu'il en soit, toutes ces lignes nouvelles sont conçues pour la mixité des trafics et s'inscrivent dans une démarche d'aménagement du territoire.

(c) Sur les tunnels et leurs caractéristiques

Ces lignes, comme la célèbre "Diretissima" (Florence-Rome) qui ouvrit l'ère de la grande vitesse dans le monde, se caractérisent par l'importance de leurs ouvrages souterrains... dont il faut remarquer qu'aucun n'est bi-tube.

Ainsi, la section de ligne nouvelle *Alta Velocità/Alta Capacità*¹⁸ Bologne-Florence, de 78,5 km de longueur, comporte 73,3 km de tunnels, tous monotubes, dont 2 d'entre eux dépassent 15 km et 3 autres avoisinent ou dépassent 10 km. Cette section qui vient d'être achevée est actuellement en cours d'essais, et depuis le mois de juillet 2008, les rames d'essai y circulent.

Plus près de nous, la nouvelle section de "raddoppio" actuellement en chantier (18,9 km) est continûment en viaducs et tunnels; ces derniers, au nombre de cinq et achevés aux trois quarts, couvrent 86 % du tracé ; ils sont également monotubes et ont des développements respectifs compris entre 2,1 et 3,3 km.

Le tracé de la future Lgv-Paca aurait-il à relever de plus grands défis orographiques ?

(d) Sur les gares en cœur de ville

Revenons à la problématique des gares, enjeu majeur du choix du tracé, ainsi qu'aux partis adoptés par nos voisins.

En Italie, les lignes à grande vitesse (300 km/h) desservent les cœurs des grandes villes. Je vous invite à vous reporter aux enquêtes que nous avons menées en Italie centrale, et tout particulièrement à Florence auprès des autorités municipales, provinciales et régionales¹⁹, lesquelles ont unanimement exigé que la gare nouvelle soit en centre ville de Florence, au cœur du centre historique, alors qu'à proximité immédiate deux immenses gares de marchandises, dont l'une proche de l'aéroport, pouvaient se prêter, à bien moindre frais, à sa réalisation.

De surcroît, selon les autorités florentines et toscanes, *"pour nous les gares doivent être en centre ville, car nous ne ferons plus jamais rien en périphérie, y compris les grandes foires expositions, tout restera en centre ville"*.

Eh bien, cette politique-là, ne diffère pas de celle de la Ville de Lille et de son maire Pierre Mauroy, qui, lors des choix de tracé de la LGV 2 (Paris-Nord) a exigé *"je veux la gare en centre ville"*, et il l'a eue²⁰.

Et les Florentins, auront non seulement leur gare en centre ville (les travaux viennent de commencer), elle sera souterraine, et ils auront obtenu de surcroît le financement partiel de deux de leurs lignes de tramway par les administrations ferroviaires.

Alors, quand vous comparez avec ce que prônent les Niçois en nous affirmant *"il nous faut la gare à l'aéroport"*, vous pouvez vous poser quelques questions, parmi lesquelles celle-ci : les Niçois seraient-ils beaucoup plus malins que les Florentins ?

Nous avons en effet beaucoup d'enseignements à tirer de ce que font nos voisins et pas seulement italiens.

Ainsi en est-il au sujet de la gare traversante de Marseille qui a soulevé, hors Marseille et au sein des administrations ferroviaires françaises, des tempêtes d'objections :

"Imaginer une gare souterraine ? Folie !" ; "Les travaux seront irréalisables !" ; "Leur coût sera démesuré !"

¹⁸ Conçue pour la vitesse de ligne de 300 km/h et la mixité

¹⁹ cf. <http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/CrEntretFirenze502z.pdf>

²⁰ cf. la communication de Francis Ampe *"L'histoire du projet de Lille Europe"* in Compte rendu du Séminaire Gir/Iic/Sfu de Toulon *"Le développement durable de l'Arc méditerranéen"*

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaSeminSfuGirIicToulonCompteRendu905.pdf>]

Or, nous pouvons rétorquer que cela se fait partout : à Anvers où on l'a forée sous un monument ferroviaire sans rien toucher du bâtiment existant, à Barcelone où elle est en préparation sous le monument de la *Sagrada Familia*, à Bologne où ses accès et son caisson sont achevés, à Turin où elle vient d'être mise en service, etc.

(e) Sur la conception de ces gares

Le court tronçon de la AV/AC italienne évoqué plus haut est borné à chacune de ses extrémités, par deux gares d'importance : Bologne et Florence.

Florence, est une ville de 350.000 habitants au sein d'une agglomération d'au plus 500.000 habitants, c'est-à-dire une ville qui est loin d'avoir la taille de Nice. Il en est de même de Bologne.

Et pourtant, pour chacune de leur gare respective, il n'a pas été lésiné sur la dépense car elles sont toutes deux souterraines pour être au plus près du cœur de chacune des villes.

Bien que situées sur cette "dorsale" majeure Turin-Milan-Rome-Naples, ces gares sont en fait traitées comme des gares d'arrêt général, ce qui n'est pas inconcevable pour des villes d'une telle importance culturelle. Donc, ces gares n'ont pas été conçues pour une traversée à grande vitesse, comme l'ont été les gares d'"Aix Garrigue", d'"Amiens Betteraves" ou d'"Avignon Durance", ou encore celle du Creusot, qui sont traversées à 300 km à l'heure par des trains qui ne s'y arrêtent pas, pour la bonne raison que les trains qui doivent s'y arrêter ne sont pas très nombreux en proportion.

Transposons chez nous. Seront-ils nombreux les trains à ne pas devoir faire escale en gare de Nice ? Selon les prévisions des administrations ferroviaires, dans une gare comme Marseille, il y en aurait au plus une douzaine ! Ainsi, les gares de nos grandes villes, au nombre desquelles Toulon bien sûr mais aussi, selon nous, Cannes-la-Bocca, peuvent et doivent être traitées comme Bologne et Florence en gares d'arrêt général.

En y abaissant la vitesse de traversée, comme c'est le cas à Bologne (100 km/h) et à Florence (où 90 km/h sont imposés par la topographie), aux dépens certes des quelques rares trains qui les traverseront sans arrêt, les contraintes de réalisation sont considérablement allégées, quant à la sécurité certes, mais aussi quant au tracé et notamment aux équipements (appareils de voie), surtout si des interconnexions y sont nécessaires comme ce sera le cas dans les Alpes-Maritimes.

(f) Sur le maillage

Traiter isolément d'une ligne nouvelle à grande vitesse est une démarche trop restrictive, je suis heureux que Robert HÉNAFF l'ait souligné. Nous préférons en effet parler de réseau maillé et il y a mille raisons de plaider pour cela. Revenons aux réalisations de nos voisins italiens. Leurs lignes nouvelles sont entrelacées avec les lignes historiques qu'elles renforcent en les ponctuant à intervalles réguliers d'interconnexions, constituant ainsi un réseau maillé autorisant les reports de flux et de circulations au gré des besoins et des contraintes d'exploitation et d'entretien ; tout ceci étant possible du fait de la mixité des lignes nouvelles et de leur compatibilité constructive pour l'acheminement du fret.

C'est comme cela qu'il faut concevoir les lignes nouvelles, en association avec les lignes auxquelles elles ne se substituent pas mais qu'elles renforcent, constituant ainsi des "doublets", ainsi que le présentent elles-mêmes les administrations ferroviaires dans le débat public LNMP en cours auquel Cl. BRULÉ a participé et où je participerai moi-même le 10 juin²¹.

2. Sur la traversée et la desserte des Alpes-Maritimes

(a) Un changement de cap et de discours ...hors Paca

C'est-à-dire que l'on a commencé à changer de discours, et nous y avons indiscutablement contribué. Mais il nous faut faire vite pour que ce nouveau concept de *réseau maillé* soit mis en œuvre avant qu'il ne soit trop tard.

Il nous faut en effet fortement réaffirmer que nous n'avons pas besoin d'une ligne à très haute performance de vitesse, nous avons besoin du doublement de notre infrastructure. Et il faut que la ligne nouvelle soit mixte pour qu'on puisse basculer les circulations d'un secteur à l'autre.

²¹ cf. http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/DpLnMpAlesInfras&TerritMolinari906.pdf

Pour quelles raisons ? C'est bien sûr l'augmentation colossale de la capacité de l'infrastructure ferroviaire dans le 06, mais la plus fondamentale, c'est la sécurisation des circulations, car chez nous, il n'y a pas de mois sans coupures, pour des causes naturelles ou anthropiques, que ce soit chutes de pierres ou de véhicules sur la voie, pannes de matériel, accidents et malheureusement des suicides. Il faut donc impérativement sécuriser la ligne historique.

Cessons donc de parler chez nous de ligne nouvelle à grande vitesse, et prônons plutôt le concept de doublement de la ligne sur l'ensemble des A-M, avec mise en cohérence de la ligne nouvelle avec celle du littoral italien ("raddoppio") dans sa version moderne à double voie et à haute performance (200 km/h). En effet nous avons montré qu'il ne sert strictement à rien de retenir des vitesses de ligne de 270 km/h pour la traversée de notre département, et qu'en revanche, en adoptant des caractéristiques raisonnables, on peut à la fois inscrire plus aisément l'infrastructure dans l'espace azuréen et réaliser de substantielles économies.

(b) Gares azuréennes : il faut savoir raison garder

Certains d'entre nous ont entendu un étrange propos "*on n'a pas besoin de gare souterraine dans les Alpes-Maritimes, on la fait quelque part à Mouans Sartoux*".

Qu'il relève de la désinformation... ou d'une fumisterie de plus, un tel énoncé appelle deux commentaires.

En premier lieu, une gare nouvelle en centre ville n'implique pas nécessairement qu'elle soit souterraine. C'est heureusement le cas de la Région Paca laquelle, hormis Marseille où la gare traversante est nécessairement souterraine, dispose, sur des sites ferroviaires existants, de vastes plateformes suffisant à l'aménagement de gares de plain pied ; citons d'Ouest en Est : La Seyne, Toulon-Centre, Cannes-la-Bocca, Nice-Ville, Nice-St Roch, Vintimille Parco Roya, Vintimille International.

En second lieu, l'implantation d'une gare nouvelle à Mouans-Sartoux, appelée par certains du fait qu'elle offrirait une intermodalité avec la ligne Cannes-Grasse, soulève de graves objections, l'une, bien connue, relative aux inconvénients urbanistiques d'une gare excentrée, l'autre, méconnue, relative aux contraintes de débranchement de et vers la ligne littorale, étant entendu, que les rames à détourner ainsi, le seraient de et vers la ligne nouvelle où sont pratiquées les grandes vitesses.

Si on reprend les éléments développés par R HENAFF, la réalisation de tels débranchements de et vers Cannes, impliquerait des raccordements dénivelés à grand rayon impactant gravement un secteur qui, depuis l'affaire de l'A 8bis, s'est catégoriquement refusé à toute nouvelle grande infrastructure.

(c) Les propositions du GIR Maralpin

Les propositions que nous avons explicitées dans nos études antérieures prennent en compte l'ensemble des considérations qui précèdent :

- ajustement des vitesses de ligne en fonction des missions qui lui sont dévolues
- modulation des vitesses de traversée des gares-centre
- maillage du réseau articulé au plus proche des gares centre

Elles s'appuient sur la parfaite adéquation des plateformes disponibles en centre ville ou à leur proximité immédiate [Cannes-la-Bocca (en intermodalité avec Cannes-Grasse) Nice-Ville/Nice-St Roch (en intermodalité avec les Chemins de Fer de Provence et avec Nice-Breil et au-delà Turin), Vintimille Parco Roya/International (en intermodalité avec Vintimille-Cuneo-Turin)] et l'articulation du maillage sur ces gares-pivot.

Ces propositions concernent les A-M mais sont transposables au Var et tout particulièrement à Toulon-Centre dont la gare peut être considérée comme point nodal pour l'embranchement d'Hyères.

Du fait de la modulation des vitesses à la traversée de ces gares considérées comme d'arrêt quasi général, les interconnexions devant s'y établir entre ligne nouvelle et ligne historique et ses embranchement éventuels ne nécessitent plus de sauts de mouton et peuvent être aménagées sur les emprises disponibles ou leurs approches immédiates.

(d) D'inavouables raisons d'y faire obstacle

Il y a lieu de se questionner sur les raisons ayant écarté d'emblée des propositions aussi rationnelles et surtout économes d'espaces et de coût.

Pèsent indiscutablement le dogme de la gare TGV à l'aéroport, qui, de manière surprenante, n'a pas soulevé en 06 d'autres objections que les nôtres²², mais aussi quelques arrières pensées, et elles sont convergentes, indissociables des convoitises que suscitent des emprises ferroviaires situées en cœur d'une conurbation où les espaces libres n'ont plus de prix.

En dépit des alertes que nous adressons depuis des années au plus hautes instances de la Région et de l'État sur les atteintes patrimoniales hypothéquant l'avenir ferroviaire, n'ont cessé de se succéder requêtes et cessions d'emprises dont l'une des plus récentes a abouti à l'édification d'un immeuble résidentiel sur la cour de débords de la gare de Beaulieu sur Mer qui eut pu accueillir une voie d'attente pour les rames assurant la desserte événementielle de la Principauté de Monaco. Des sites plus stratégiques encore, ceux de Nice Saint Roch notamment, sont cédés pièces par pièces aux collectivités locales, tandis que les élus de Menton et de Vintimille se sont entendus pour dépecer à Vintimille le Parco Roya qui constitue la seule réserve de capacité disponible sur le littoral pour l'entretien des matériels des futures liaisons et les relais fret générés par l'exploitation des lignes nouvelles littorales.

3. Des perspectives et des objectifs

Comme vous avez pu le constater, les données auxquelles nous nous référons et les arguments que nous avançons nous semblent devoir être considérés avant que, faute de réflexions objectives et approfondies, ne soient prises dans les Alpes-Maritimes des décisions risquant de compromettre l'avenir de nos territoires et de la liaison ferroviaire circumméditerranéenne.

Les demandes que nous avons formulées à plusieurs reprises de participer à la réflexion dans le Département, ou à défaut d'y être auditionnés, n'ont jusqu'ici jamais abouti.

Au niveau régional en revanche et sur la LGV-Paca dans son ensemble, nous participons et contribuons à une avancée phénoménale ; nous ne sommes pas dans le secret, mais il est tellement évident que la solution retenue sera celle des métropoles, que, désormais, nous aurons les coudées plus franches pour aller plus loin dans la réflexion sur le secteur maralpin et y remettre en question bien d'autres idées reçues et surtout d'errements.

Nous sommes accueillis ici à Mouans-Sartoux où naguère élus et associations du Moyen Pays se se sont fédérés pour mettre en place une coordination pour la remise en question du projet de doublement autoroutier A8bis, une démarche qui a abouti car elle se fondait sur une analyse approfondie des conséquences qu'aurait entraîné un tel projet.

Saisissons l'occasion qui nous est offerte pour susciter un même élan pour mettre en débat tout projet ferroviaire fondé sur la création dans l'ouest du département d'une "gare lavande" dont on peut présumer l'impact aussi catastrophique que celui de l'A 8bis.

Pour engager la réflexion qui s'impose sur un tel enjeu, nous nous mettons à la disposition des autorités locales pour leur fournir tous les éléments que nous avons rassemblés et approfondir avec eux nos travaux.



Claude BRULÉ

Administrateur du GIR Maralpin -Délégué auprès des administrations centrales

1. Sur une toute autre manière de traiter d'un projet de ligne nouvelle

(a) En Languedoc-Roussillon : une configuration similaire

²² Pour le cas où l'on parviendrait à étirer la ligne nouvelle jusqu'aux abords de St Laurent du Var, ces objections seraient techniquement fondées sur l'impossibilité de dégager entre Nice-St Augustin et Nice Ville une plate forme à quatre voies que requiert l'ensemble des trafics

J'ai participé aux réunions du débat public sur la LNMP (ligne nouvelle Montpellier-Perpignan) en tant qu'expert du bruit ferroviaire.

Je suis un homme du Nord, on ne peut donc pas me taxer d'*a priori* sur les problèmes de ce côté du territoire, et je peux me référer à mon passé récent qui date de 2001, où j'avais en charge au Ministère de l'Environnement y compris dans les DOM TOM, tout ce qui concernait l'impact sonore des voies ferroviaires et autres ; j'ai donc un peu de connaissance des tous ces phénomènes, j'avais à traiter des routes, des autoroutes, j'avais à traiter des ports, des aéroports, etc.

Donc j'y ai participé, comme je vous l'ai dit, avec mon expérience ministérielle passée, et avec ce que j'ai entendu au cours de ce Débat Public LGV Languedoc-Roussillon, j'avais l'impression d'être sur une autre planète, alors que c'est le prolongement de la LGV Paca ;

C'est vrai que le passé historique de cette région, est particulier ; c'est vrai que sur la ligne il y a un chaînon manquant, puisque la ligne Perpignan-Figueras vient d'être achevée et est en attente d'une mise en service, et, qu'un peu en deçà de Nîmes, aboutit la branche ouest de la LGV Méditerranée. Il y a donc une lacune à combler sur le secteur central où la seule ligne historique doit assumer tous les trafics.

Mais cette configuration est à peu près la même qu'en Paca, où est déficient le long parcours qui sépare à l'ouest la ligne Rhin-Rhône de l'axe Gênes-Plaine padane du réseau italien.

Renforcer efficacement ces lacunes revient à y doubler la ligne historique.

(b) ...mais des propositions et une perception par le public bien différentes

Jacques Molinari a parlé tout à l'heure de "doublet", ce mot de doublet aurait fait hurler le public au cours du débat en Paca, c'est une ligne à grande vitesse à côté de la ligne classique ; sur la ligne italienne Nord-Sud, c'est pareil, et sur le projet proposé par le GIR Maralpin on serait à peu près dans les mêmes configurations, c'est-à-dire une ligne classique avec à peu de distance une ligne nouvelle. Ce qui m'a surpris au point d'avoir comme je vous le disais, l'impression d'être dans un pays étranger, c'est que j'avais gardé le souvenir des quelques participations que j'ai vécues du débat public sur la LGV-Paca, et que entre ce que j'avais entendu au débat public LGV Paca en 2005, et celui auquel je participais en Languedoc-Roussillon en 2009, donc en 4 ans, il s'est passé des choses que je ne m'explique pas.

Il me faut commencer par vous citer les scénarii de ligne nouvelle qui sont proposés en 2009 par RFF le maître d'ouvrage, il y a un scénario purement voyageurs à grande vitesse 320 km/h, il y en a un second, celui d'une ligne mixte à 300 km/h et fret à 120 km/h, un troisième avec une ligne mixte avec voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h, et un dernier avec doublement partiel de la ligne existante sans amélioration notable des vitesses.

Ces propositions ont non seulement soulevé aucune contestation sur la mixité, mais de surcroît ont suscité de tous la même demande : "*on commence demain !*".

Cette attitude va certes dans le sens de l'évolution qui s'est faite pour la traversée orientale des Pyrénées, qui a subi des modifications, puisque Perpignan-Figueras avait été déclarée au départ d'intérêt général en tant que ligne voyageurs grande vitesse, et qu'ensuite le concept de ligne mixte est venu se surajouter, il a donc fallu retoucher le projet au niveau des pentes, sachant qu'il les réduire pour le fret (en retenant d'ailleurs une cote mal taillée puisque les rampes retenues restent trop raides au gré des futurs exploitants de fret ferroviaire).

Donc je ne sais toujours pas pourquoi RFF a changé son fusil d'épaule, en allant jusqu'à proposer la ligne à 220 en voyageurs et à 120 en report de fret, et même, plus surprenant encore, un simple doublement de la ligne historique.

J'ai été également surpris que de telles propositions "profil bas" n'aient soulevé absolument aucune protestation au niveau de la population.

Alors comment se fait-il qu'en Languedoc, le débat se déroule ainsi ?

Je ne veux pas dire qu'on y est plus intelligent qu'en Paca, mais je constate une chose, c'est que les concepts en ce qui concerne les projets ne sont pas les mêmes. On pourrait avancer que RFF dispose en Paca d'un lobby beaucoup plus ancien, mais il faut reconnaître que l'arc languedocien sur lequel pèsent les énormes trafics de transit routiers débouche sur ce fameux sillon rhodanien, sillon historique où l'on dispose de 3 lignes, 1 ligne marchandises, une ligne mixte et une ligne à grande vitesse, ayant capacité d'acheminement d'une grande partie de ces trafics, l'évacuation vers le nord et vers le futur Lyon-Turin constituant l'une des priorités.

Tandis que, pour ce qui concerne Paca, ça leur paraît moins évident. C'est vrai, Jacques MOLINARI vous l'a dit, nous avons rencontré les responsables ministériels un an avant le lancement du débat 2005, et à cette époque-là, dans les cabinets ministériels en charge des transports, quand le GIR, association bénévole, leur a parlé de joindre les métropoles avec une ligne mixte, ils nous ont regardé avec des yeux complètement atterrés, et je me rappelle que le conseiller technique à l'époque, c'était Monsieur FIGUERAS, nous avait dit en substance "*vous voulez traverser la Côte d'azur et joindre de l'autre côté l'Italie, messieurs vous êtes tombés sur la tête, ça nous coûterait la peau des fesses*".

Ces spécificités reconnues, je ne parviens cependant pas à comprendre comment une synergie ne s'opère pas entre Languedoc-Roussillon et Paca, j'ai l'impression qu'on est sur deux sphères différentes ; c'est peut être attaché au dispositif réglementaire du débat public, qui traite successivement, et pas nécessairement dans le bon ordre, des morceaux d'une liaison dont on perd de vue l'unicité et, plus encore, l'espace qu'elle est censée desservir et drainer.

Quoi qu'il en soit, je peux vous assurer que le débat en Languedoc-Roussillon me paraît sacrément plus mûre qu'en Paca, et c'est un vieux routard qui parle.

2. Sur les procédures

(a) Des études préfonctionnelles à l'APS

Il me faut à ce sujet vous rappeler des choses qui me paraissent essentielles.

Dans le système français, avant qu'on puisse faire circuler une rame sur une ligne nouvelle, il va se passer du temps même une fois achevé le débat public. Ce débat public, en dépit de sa lourdeur, n'a pas d'autre objectif que celui de conduire les instances en charge à prendre décision sur la poursuite ou non du principe du projet. Il se conclut certes par une décision et une charte. Mais à ce stade, on en est encore au B A BA. , Dans les instances ministérielles on en est aux études pré fonctionnelles celles qui ont servi au débat public.

Le 2^{ème} stade ce sont les études préliminaires, pour arriver à un projet qui n'est qu'esquissé à une échelle du 100 millième,

La 3^{ème} étape, c'est l'étape de l'avant projet sommaire (APS), où l'on entreprend l'étude au 25 millième qui situe le projet sur une bande de 500 mètres. C'est ce dossier de l'avant projet sommaire qui est présenté ou pas à l'enquête publique, et c'est une fois que l'utilité publique sera prononcée, qu'un tracé sera défini dans la bande des 500m.

Je voudrais vous dire aussi, et ça va vous paraître peu gentil, que j'entendais dans les réunions publiques du projet LGV Languedoc-Roussillon, des gens parler de réduction des nuisances.

Ce genre de propos me fait sourire car la difficulté du sujet c'est qu'on ne connaît pas le projet, et on ne sait pas discuter d'un projet sans voir des traits sur une carte !

(b) Sur les mesures conservatoire

Dans tous les projets de TGV ça s'est passé comme ça, jusqu'à arriver à se taper dessus, alors moi je rappelle toujours, et c'est ce que j'ai pu dire à Pézenas, c'est qu'il va se passer un certain nombre d'années avant que le projet de ligne nouvelle se concrétise, et ce projet ne sera définitivement fixé qu'au moment des procédures finales, tandis que, Jacques Molinari vous l'a dit tout à l'heure, les appétits fonciers vont se développer pendant au moins les 20 ou 30 ans qui nous en séparent.

Que faut-il donc faire pour s'en prémunir ? La législation française est réfléchi et réglementaire aussi, alors ce qui est intervenu dans le projet Languedoc Roussillon c'est qu'il y avait la déclaration de projet d'intérêt général (PIG), alors vous savez, qu'à ce niveau, dès lors que vous voulez réaliser quelque chose, des habitations ou autre, à l'intérieur de la zone qui a été déclarée d'intérêt général, la puissance publique, ou l'autorité qui a pouvoir de décision, va pouvoir prononcer "stop ici vous ne faites rien !", ou encore si la puissance publique désire engager la réalisation de ses projets, elle peut déclencher les procédures d'acquisition des terrains,

Il y a une 2^{ème} possibilité, mais qui dure moins longtemps, elle est entre les mains du préfet de région, c'est ce qu'on appelle les "enveloppes de projet", c'est-à-dire que dès lors qu'un projet est suffisamment avancé et qu'il couvre une zone un peu sensible, le préfet peut prendre un arrêté dans lesquels il définit la zone sensible dans laquelle s'applique ce que disais tout à l'heure, à savoir que l'administration peut opposer à un individu souhaitant réaliser une opération de construction un certain nombre d'obstacles malheureusement limités dans le temps, pas plus de 2 ans ; il est donc nécessaire

quand on veut réaliser des projets à vision 20 ou 30 ans, surtout dans une région comme la Provence, que je connais bien pour m'avoir causé des soucis au ministère à cause de certaines pratiques méditerranéennes dont je suppose qu'elles se perpétuent, il est certain que des projets soient rendus plus difficiles parce que des petits malins auront dressé des obstacles dans la réalisation de la ligne future

3. Sur le choix d'un parti en Paca

(a) À propos des gares en centre ville

Et puis il y a encore quelque chose que je voulais vous dire à ce propos. Procéder à de savantes analyses ne suffit pas ; il faut aussi manifester une volonté ferme et téméraire.

C'est ce qu'a exprimé Francis AMPE lors de notre colloque de Toulon, en retraçant l'histoire de la gare de Lille, La décision de créer cette gare de Lille-Europe résulte de la seule expression d'une volonté locale d'implanter la gare TGV dans le centre de Lille, et cette volonté vient de s'exprimer encore tout récemment. La presse a en effet dernièrement relaté le projet de créer une nouvelle gare au droit de l'aéroport de Lille-Lesquin sur le tronç commun du TGV nord de manière à capter une certaine proportion de trafic, et la réaction des élus lillois à ce sujet a été extrêmement vive, Madame Martine AUBRY, maire de la ville ayant déclaré qu'il n'en était pas question, MAUROY s'étant suffisamment battu à l'époque pour avoir une gare en centre ville.

Or, en faisant un rapide tour d'horizon de ce qui se passe chez nos voisins italiens, espagnols ou belges et autres, ce qui passe pour une exception chez nous est la règle ailleurs.

Autrement dit, quand on voit ce que font nos voisins, la question que je pose est "serions-nous plus idiots qu'eux ?". Pour ma part, je ne comprends pas les populations méditerranéennes, elles devraient être unanimement déterminées à dire "il nous faut cette ligne desservant les métropoles" et à ne plus tergiverser. Certes, ce n'est qu'en tout dernier lieu qu'on a pu avoir connaissance du nombre de voyageurs nouveaux qui seraient amenés à prendre cette ligne avec un passage par les métropoles, on a parlé de 2 millions de voyageurs nouveaux. Une telle annonce n'aurait jamais dû surprendre quiconque, car je ne vois pas quels voyageurs nouveaux pourrait faire affluer un tracé direct Paris-Nice !

(b) L'impasse du tracé direct Nice Aix

Quant au tracé direct Nice Aix proprement dit (parfois désigné Côte d'Azur), dont certains prétendent que c'est un tracé facile, vous pouvez m'en croire, j'étais en charge du projet puisque la LGV Paca avait été pressentie au moment des études de la LGV Méditerranée. À l'époque, le gouvernement avait nommé un médiateur qui était un conseiller d'état, c'était Monsieur, qui avait alors essayé de trouver un tracé possible entre Aix et Nice ; au vu de ses difficultés, le dossier est parti dans le placard. Pour ma part, j'avais moi-même pris soin de reconnaître un tracé éventuel entre Aix et Nice le long de l'A8. Eh bien je peux vous assurer que la personne qui voudra un jour mettre un pied dans cette zone n'est pas encore née ! Excuser moi du terme, les emmerdements vont lui tomber dru. Même s'il paraît facile de passer dans des zones où il n'y a rien, et un peu plus difficile de passer dans des zones habitées, je peux vous dire qu'avec la réglementation européenne et sa transposition en droit français, eh bien je ne vois pas qu'on y parvienne, même si c'est tentant de disposer une ligne à grande vitesse le long d'une autoroute.

Une telle solution serait d'ailleurs pour moi inconcevable, car je ne vois pas pourquoi on consacrerait des investissements très lourds pour ne transporter personne, et c'est pour ça que je suis surpris que RFF ait mis du temps à se rendre compte du nombre de personnes à transporter sur le tracé direct Nice Aix, ou du moins à donner l'information.

(c) Des analyses à affiner

L'efficacité du tracé dit des métropoles est ainsi attestée. Mais il est pour moi intéressant aussi d'entendre enfin qu'on peut diminuer les coûts de projet, et en premier lieu en réduisant la vitesse de ligne. C'est une vive satisfaction pour moi qui, au début du débat public sur la LGV Paca, n'entendait parler au ministère que de ligne à 300 à l'heure, sans aucune autre argumentation que "grande vitesse égale 300 km/h", et qui trouvais lamentable de se laisser mener par des idées de ce style.

Et dernier point en ce qui concerne nos propres analyses et propositions, je trouve que l'on ne parle pas assez à la population de l'expérience française en matière de lignes à grande vitesse ; il y a tout de même près de 2000 km de LGV en service²³, mais qui, dans cette salle, connaît les impacts précis d'une ligne à grande vitesse ? Qui a pu entendre ou lire les résultats de l'observatoire créé par la SNCF sur la ligne à grande vitesse entre Valence Marseille et Nîmes ? Vous y trouvez tout, vous y trouvez les problèmes de règlement du bruit auquel ils ont été confrontés, les éléments de connexions, car vous ne savez sans doute pas, qu'avec les règlements de Bruxelles qui sont relayés par la France, on peut vous balancer un projet aussi vite, moi j'ai eu en charge un dossier qui a été bloqué pendant plusieurs années à cause d'un insecte protégé qui se reproduit dans des vieux arbres sur une parcelle qui se trouvait sur le parcours de l'autoroute, au ministère j'étais en charge de ce projet, nous avons fait déplacer l'autoroute ! La loi est valable pour tout le monde, Vous imaginez ce que c'est que de passer entre Nice et Aix en Provence, de passer dans des secteurs prestigieux, au-delà du fait que ce projet me paraît un projet « idiot » parce que ce sera un projet malgré tout coûteux pour transporter presque personne.

Donc je tiens à vous dire de vous armer de patience parce que vous n'êtes pas sortis de l'auberge, il peut encore y avoir des rebondissements après les résultats de l'enquête et de la déclaration d'utilité publique, supposons (hypothèse d'école bien sûr !) que ce soit le tracé Nice-Aix qui soit retenu, il y aura une levée de boucliers, et il sera impossible d'arriver à un accord sur telle ou telle position. Moi, j'ai vu des dossiers qui ont déclenché la guerre et qui ont dû être repris pour recommencer à réfléchir sur un certain nombre de problèmes.

Tout ça pour vous dire qu'il faut certes vous armer de patience avant que la ligne à grande vitesse arrive, mais surtout vous armer de résolution pour forger les outils d'un bon projet en vous fondant une réglementation française, compliquée certes, et en vous appuyant sur les compétences que vous avez à votre service.

À vous tous, et à tout le public qui s'est impliqué dans les débats, je souhaite bon courage.

²³ 1875 km à la date du 1^{er} janvier 2008

C. DÉBAT

Jacques MOLINARI

Il est important de savoir que dans le débat public LNMP, RFF a quasiment repris, dans un de ses scénarii, l'argumentation que nous avons développée dans nos études. Ce scénario, "*Ligne mixte à 220 km/h*", permet le développement à la fois du fret et des TER en Languedoc Roussillon.

La ligne nouvelle pouvant ainsi accueillir tous les types de trains, la présence de ce véritable doublet de ligne facilite la gestion des situations perturbées, et je crois que c'est un atout extrêmement important en sa faveur, car, *a contrario*, dans le cas d'une ligne exclusivement dédiée voyageurs (scénario "*LGV voyageurs à 320 km/h*") "*en cas de perturbations, il est impossible de reporter le trafic de la ligne existante sur la ligne nouvelle*" (sic)²⁴ c'est RFF qui le dit, et on pourrait dire que RFF se tire pour la circonstance une balle dans le pied en discréditant d'emblée tous ses propres scénarii de la LGV-Paca et en nous offrant un argument de poids pour la prise en considération de la mixité dans le projet Paca.

Pascale VAILLANT

Adjointe-déléguée à l'environnement (Ville de Cannes)

Excusez-moi, le fameux doublement dont vous parlez, ça serait où ? Parce que nous, nous attendons toujours la 3^{ème} voie, mais pour l'instant

Jacques MOLINARI

La 3^{ème} voie, je pensais en traiter plus tard, mais puisque vous l'évoquez, parlons-en.

Cette 3^{ème} voie, je crois avoir été le 1^{er} à la prôner quand j'étais détaché à Sophia Antipolis en 1977. Lors d'une réunion de travail avec M. LAFITTE qui n'était pas encore sénateur, je lui avais fait remarquer que Sophia ne pourrait jamais être desservi par les transports en commun. Cet homme, qui conçut Sophia, me regarda effaré, sans rétorquer, ayant dû juger que mon observation ne méritait pas réponse ; il lui a fallu 20 à 30 ans pour comprendre qu'effectivement il avait là un problème.

C'est donc à cette époque là que j'avais proposé, en concertation avec le syndicat départemental des cheminots, la 3^{ème} voie.

En ce temps-là où le département s'engageait résolument dans le "tout automobile" et où l'A8bis était en chantier à Saint Laurent du Var, je m'étais dit que l'on ne pouvait pas proposer la réalisation de 4 voies, et que celle d'une 3^{ème} voie serait un projet déjà fort téméraire mais plausible, car, la Côte d'Azur était alors desservie de façon totalement dissymétrique par des batterie de trains arrivant de France et de Navarre le matin et en repartant le soir, la réalisation de trois voies permettait de disposer de 2 voies pour le trafic local et d'une voie banalisée pour le transit.

Mais le temps a passé et maintenant avec l'essor du trafic local TER, et la quasi disparition du trafic longues distances de nuit au profit de circulations diurnes, tous les trafics se répartissent de manière intense et totalement symétrique tout au long de la journée.

Cela veut dire que, sans une quatrième voie, la 3^{ème} voie ne servira pas à grand-chose et qu'elle sera, de surcroît fort difficile à exploiter. En effet, sur cette ligne littorale tortueuse, la vitesse de circulation n'est pas régie par la puissance des engins moteurs, elle l'est les rayons de courbe. Ainsi, les vitesses limites s'échelonnent ainsi : 80 km/h entre Menton et Vintimille, 90 km/h entre Menton et Nice, puis sur une grande partie après Nice une montée à 120 km pour retomber à 90 km/h au-delà d'Antibes. Dans ces conditions, tous les trains, quels qu'ils soient, circulent à la même vitesse de ligne et ne se distinguent que par leurs arrêts, ce qui m'a conduit il y a 2 ans à poser la question devinette suivante: "*quel est le train qui parcourt la distance entre Vintimille et Cannes le plus rapidement*", eh bien la réponse est le train de marchandises parce qu'il ne s'arrête pas.

²⁴ Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan – Dossier du maître d'ouvrage (débat public du 3 mars au 3 juillet 2009) ; pages 86-89

Ainsi, pour qu'un train soit dépassé par un autre sur la voie parallèle (dépassement actif), il lui faut observer un certain nombre d'arrêts ; malheureusement les rames TER modernes ont une accélération foudroyante, beaucoup plus que celle des rames TGV, ce qui fait que quand elles perdent du temps pour s'arrêter, elles en regagnent en accélération; il en résulte que sur la relative courte section devant être pourvue d'une 3^{ème} voie, on pourra très très difficilement faire rattraper un train par un autre, à moins de le retarder.

Or ce qui vient d'être dit concerne un sens de circulation, mais dans le même temps et dans l'autre sens on ne disposera que de la seule voie restant libre.

Vous trouverez tout cela explicité dans notre étude validée par la direction de l'ingénierie de la SNCF, et que nous avons communiquée à RFF. La situation est embarrassante pour beaucoup qui se sont embarqués dans ce leurre d'une 3^{ème} voie miraculeuse avec en plus la promesse d'éponger le trafic supplémentaire de la ligne nouvelle. Tout cela est complètement faux, n'y croyez pas.

Alors cette 3^{ème} voie, à quoi pourra-t-elle servir ? Elle facilitera les travaux d'entretien et servira en cas de problème, d'incident, de détresse d'engins, mais le rapport coût avantage de cette opération ne sera pas à porter au crédit de ses réalisateurs.

Ce qui est certain c'est qu'elle mais elle ne pourra pas écouler 50 % de trafic en plus, et que pour satisfaire aux besoins de l'avenir, il eut fallu prévoir 4 voies.

C'est la raison pour laquelle le "doublet" est la solution, et, pour répondre à votre question, avec un doublet c'est 3 nœuds qu'il faut prévoir, un à Cannes la Bocca, un à Nice, et un à Vintimille. Ces nœuds correspondent d'ailleurs aux embranchements existants (Cannes-Grasse ; Nice-Breil & CP ; Vintimille-Breil-Cuneo) ; on remarquera aussi que si la liaison nouvelle avec l'Italie tardait à se faire, en cas d'importante coupure littorale entre Nice et Vintimille, l'étoile de Breil pourrait constituer un itinéraire de détournement.

Permettez-moi d'évoquer aussi une autre incidente sur la problématique ferroviaire azurienne. Vous savez sans doute qu'il y a sur la Côte d'Azur des énergumènes qui ne supportent pas la présence de la voie ferrée le long de laquelle ils sont venus récemment s'établir. Il s'agit entre autres de certains résidents de la Marina Baie des Anges à Villeneuve Loubet. Eh bien ces gens veulent l'enterrer, mais plus grave encore, ils ne souffrent pas la circulation des trains de marchandises. Faut-il se plier aux desiderata de ces gens qui se sont installés au bord de cette voie ferrée, laquelle, du temps du PLM, était autrement plus fréquentée et bruyante avec la vapeur et les manœuvres en gare etc. ? Dans ce pays conquis, il faut s'attendre à tout, c'est-à-dire à ce qu'un beau jour ces gens s'opposeront à la circulation de trains de marchandises ; autrement dit, voilà une raison de plus pour que la ligne nouvelle soit mixte, au moins à la traversée de ce département.

Le recadrage du projet de la LGV-Paca, auquel nous n'avons pas peu contribué, vient de démontrer que c'est à nous tous qu'il revient de préconiser ce qu'il est souhaitable de faire. N'attendons pas de nouveaux ukases de ceux qui nous ont jusqu'ici fourvoyés ; armé des principes que nous avons rappelés, nous sommes tous ensemble en mesure de définir des esquisses d'avant projet satisfaisant aux contraintes et répondant aux objectifs dont il nous faut convenir au plus tôt.

M. X (Intervenant non identifié)

J'ai une question concernant les 3 interconnexions que vous avez citées, parce que(*brouhaha général rendant l'enregistrement inaudible*)

Jacques MOLINARI

.....(*enregistrement inaudible*)....

La réalisation des accès est étroitement subordonnée aux rayons des courbes, et ces derniers des vitesses souhaitées ou consenties. Dans le cas de La Bocca, si l'on retient une vitesse de traversée de 100 km/h, ce qui est tout à fait raisonnable du fait que les événementiels cannois seront, de là, dirigés sur la ligne historique, les raccordements d'accès, et notamment le débouché Est qui pose problème, devrait bénéficier de la souplesse du tracé, pouvoir pénétrer sous les collines cannoises et se poursuivre par une succession de tunnels séparés par des fenêtres les plus fréquentes possibles afin de

ménager des tunnels courts pour des raisons de sécurité, et arriver, enfin selon nous sur le plateau de Nice-Thiers.

Évidemment, comme vous le disiez justement, descendre sur la 3^{ème} voie au plus près de l'aéroport est un non sens, car cela obligerait à ménager courbes et contre courbes, ou sinon à pétarder une partie de St Laurent, et à pétarder aussi dans le quartier des Moulins. Pourquoi ? parce qu'au-delà de Saint Augustin, la plateforme ferroviaire du PLM à deux voies est étranglée par les deux voies rapides dont la seconde, toute récente, exclut la réalisation de quatre voies et probablement même de la troisième voie annoncée, laquelle, quand bien même, ne suffirait pas à assumer l'ensemble des trafics futurs.

En revanche, par le tracé direct sur Nice-Thiers, après franchissement du Var en viaduc au niveau de Lingostière, puis franchissement des collines niçoises au niveau (et sensiblement à l'aplomb) du tunnel des Chemins de fer de Provence, on débouche carrément sur le plateau de la gare de Nice-Ville à la sortie de St Philippe

Pascale VAILLANT

Excusez moi, l'interconnexion dont vous parlez à Cannes La Bocca, elle n'existera pas déjà avec la ligne Grasse Vintimille, je vous rappelle que ce n'est pas du tout la même gare, je crois que c'est important d'y réfléchir parce que ce n'est pas du tout la même gare.....

Jacques MOLINARI

Quand vous constatez que dans n'importe quel aéroport du monde, l'on parcourt des hectomètres, sinon des kilomètres pour aller simplement d'un poste d'embarquement à un autre, les distances à parcourir entre la future gare de La Bocca et, une halte située, disons, aux Bosquets, ne sont aucunement rédhibitoires d'autant qu'elles pourraient se prêter à des aménagements commerciaux et autres aménités.

J'en viens à l'arrivée à la gare de Nice. En juillet 2007, j'ai conduit Bernard GYSSELS²⁵ une journée pour lui faire découvrir l'est des A-Mmes, je l'ai conduit à l'Observatoire pour qu'il y découvre, par vue plongeante sur Nice, ses vastes installations ferroviaires qui l'ont sidéré ; je l'ai emmené en gare de Nice, où il s'était jamais attardé, lui révéler et que l'orée de St Philippe permettait le passage de 5 voies, et il en est convenu, que la ligne nouvelle pouvait y déboucher directement sur la plate forme de la gare, tout simplement.

RFF, qui ne s'était guère soucié de la traversée des Alpes-Maritimes, s'est bien gardé de remettre en question les a priori azuréens en estimant sans doute que ce n'était pas son affaire puisqu'en arrivant à l'aéroport, par n'importe quel moyen, tout le monde est content. Cette connivence a court-circuité des années de réflexion, mais désormais, il nous est possible en remettant en cause avec le succès que l'on connaît le dogme du "Nice-Paris direct", nous pouvons repartir à zéro, car les bonnes solutions existent, et ces solutions là, nous demandons tout simplement qu'elles soient examinées, parce que, jusqu'à présent, nous avons essuyé un refus total.

Pascale VAILLANT

Je voulais signaler que nous avons un projet sur les emprises des voies en gare de La Bocca, chose qui n'est pas évidente du fait de la complexité de négociations entre et avec RFF & SNCF. Ça a été très compliqué, et cela pour simplement récupérer une bande de 7 m afin d'aménager une piste cyclable en bord de mer, et non pas pour pour déboucher forcément sur des projets diaboliquement horribles. Pour ma part, je suis assez sceptique au sujet de la gare à La Bocca, je trouve le projet difficilement réalisable

Jacques MOLINARI

²⁵ Chef du projet LGV-Paca jusqu'à juin 2009

On pourra en reparler volontiers à tête reposée avec vos techniciens, parce qu'il est certain qu'il faudra affiner un projet qui n'est qu'au stade de l'esquisse.
