

**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 (DATAR)

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

**La problématique ferroviaire dans les Alpes-Maritimes**

**TRAVERSÉE ET DESSERTE  
DE LA CÔTE D'AZUR  
PAR LA LIGNE NOUVELLE LGV-PACA**

**Enjeux et Perspectives**

*Synopsis d'un rapport d'étape établi à la date du 20 juin 2007*

Jacques Molinari

**Juin 2007**

## LE CADRE DU RAPPORT D'ÉTAPE

### Objectifs et sources du Rapport d'étape

Le rapport d'étape, dont le présent document constitue en quelque sorte le synopsis, a été établi suite à un atelier - table ronde organisé le 27 mars 2007 à Mouans-Sartoux à l'attention des élus et techniciens des collectivités territoriales par la Ville de Mouans-Sartoux et le GIR Maralpin avec la participation de SNCF/DPSE et de RFF/LGV-Paca

Ce Rapport d'étape a été établi à partir :

- des propres travaux du GIR Maralpin sur la problématique ferroviaire portés à connaissance sous la forme des *Cahiers techniques ferroviaires*<sup>1</sup> dont l'élaboration, engagée il y a une dizaine d'années sur le thème de la valorisation des traversées alpines, se poursuit sur celui de la LGV-Paca ;
- de quelques études et rapports récents, pour la plupart produits à la demande de l'Etat ;
- des études produites et mises à disposition du public par RFF, maître d'ouvrage.

### Les conclusions du débat public

L'analyse du GIR Maralpin s'inscrit dans la suite des décisions prises par RFF et l'Etat à l'issue du débat public sur le projet de LGV-Paca, à savoir :

- "la prise pour scénario de référence « la LGV des métropoles du Sud »",
- "l'étude du prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen",

décisions qui épousent, pour l'essentiel, les thèses soutenues dès avant le débat par le GIR Maralpin.

Cependant, du fait de la définition initiale du projet, la question d'une traversée éventuelle de la Côte d'Azur n'avait pas été prise en compte lors de la préparation du débat. Elle ne l'a été que sommairement au cours d'un débat qui l'a imposée, et n'a pu donc être traitée avec l'attention souhaitable.

### L'analyse et la démarche du GIR Maralpin

En prenant les devants, le GIR Maralpin avait été en mesure de présenter au cours du débat, en cohérence avec ses propositions antérieures et les décisions espérées, un avant projet répondant tant aux besoins de la desserte locale qu'à ceux de la liaison circumméditerranéenne retenue par la décision du 6 décembre 2005<sup>2</sup>.

Cependant, ses positions n'ont pas encore été portées à connaissance de tous les partenaires institutionnels, et toutes n'ont pas été prises en considération par nombre d'entre eux qui partagent pourtant unanimement le désir de voir se réaliser le projet.

C'est aux fins de les expliciter et d'en débattre avec ces dernières et les représentants les plus éminents des administrations ferroviaires que le GIR Maralpin a sollicité auprès de la municipalité de Mouans-Sartoux, l'organisation d'une première rencontre, à l'occasion et à la suite de laquelle ont été apportés par lui quelques éclairages qui semblent désormais valider ses analyses et conforter ses propositions relatives à la traversée et la desserte de la Côte d'Azur.

### Le cadre azuréen de la réflexion

Rappelons d'emblée que le champ géographique restreint d'une réflexion cantonnée à la Côte d'Azur se justifie du fait que sa traversée par une ligne nouvelle peut être traitée indépendamment du reste du tracé. Dans une vision azuréenne, cadre de la présente démarche, ce n'est en effet qu'à partir de la traversée de

<sup>1</sup> En ligne sur le site Internet du GIR Maralpin [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

<sup>2</sup> Avis du MTETM [JO du 17 février 2006 (NOR : EQUIT0600022V)]

l'Esterel<sup>3</sup> incluse, et au-delà vers l'ouest, que pourraient se poser les questions si inutilement controversées de la célérité des liaisons ferroviaires voyageurs entre Nice et Paris.

À l'inverse, comme on le souligne dans le Rapport d'étape, c'est en deçà de l'Esterel, entre ce massif et la gare internationale de Vintimille, que l'on se doit de résoudre les questions de l'acheminement du fret et, dans le même temps, celles de la desserte interne de la conurbation azurée.

---

---

<sup>3</sup> Bien que l'amélioration souhaitable des capacités fret entre le bassin marseillais et l'orée de la Côte d'Azur, n'ait pas fait l'objet d'une attention suffisante au cours du débat, le GIR Maralpin estime qu'elle ne saurait être obérée par la non mixité de la ligne sur ce parcours, du fait de la capacité résiduelle de la ligne historique de Carnoules à Cannes-La Bocca et des potentialités fret offertes par la réouverture annoncée de Carnoules-Gardanne.

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

## Enjeux et perspectives

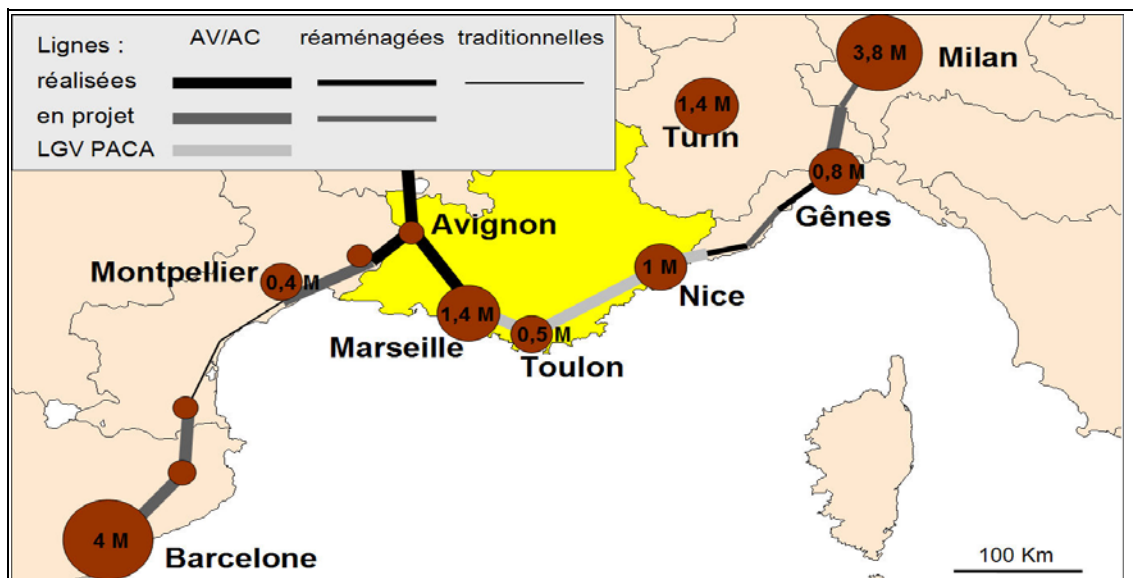
Synopsis du Rapport d'étape établi en juin 2007

Jacques Molinari

### 1. LE GIR MARALPIN ET LA PRÉPARATION DU PROJET LGV-PACA

La réflexion du GIR Maralpin sur la nécessité et les fonctionnalités d'une ligne ferroviaire nouvelle à haute capacité desservant la Côte d'Azur et la traversant pour assurer la continuité d'une liaison circumméditerranéenne à haute performance, s'était engagée bien avant l'annonce d'un débat public ayant abouti à des recommandations dans le même sens.

D'emblée, le GIR Maralpin, soucieux de n'accorder de primauté qu'à l'aménagement d'un territoire livré depuis des décennies à un développement anarchique, s'était appliqué à montrer combien une infrastructure ferroviaire nouvelle permettait d'y remédier, pour autant qu'elle favorisât le recentrage des urbanisations proliférantes autour de chacun des pôles historico-économiques de Marseille, Toulon et Nice [cf. Planche 1].



**Planche 1** – La LGV-Paca : une desserte des 3 grandes agglomérations et une dimension circumméditerranéenne [GIR-DpLgv/Cahier d'acteur (Février 2005)]

C'est cette proposition désignée depuis "*LGV des métropoles du Sud*" qui a été fort judicieusement retenue à l'issue du débat public pour scénario de référence par le maître d'ouvrage RFF et par l'Etat<sup>4</sup>. Cependant, cette décision qui s'assortit de "*l'étude du prolongement éventuel du projet vers l'Italie dans la continuité de l'Arc méditerranéen*", ne précise pas pour autant les modalités de la traversée et de la desserte de la Côte d'Azur par la ligne nouvelle.

Sur ce point encore, le GIR Maralpin avait plus que devancé une réflexion que les institutions viennent seulement d'amorcer. En effet, depuis plus d'une décennie, il n'a cessé de s'appliquer, non seulement à

<sup>4</sup> Avis du MTETM [JO du 17 février 2006 (NOR : EQU0600022V)]

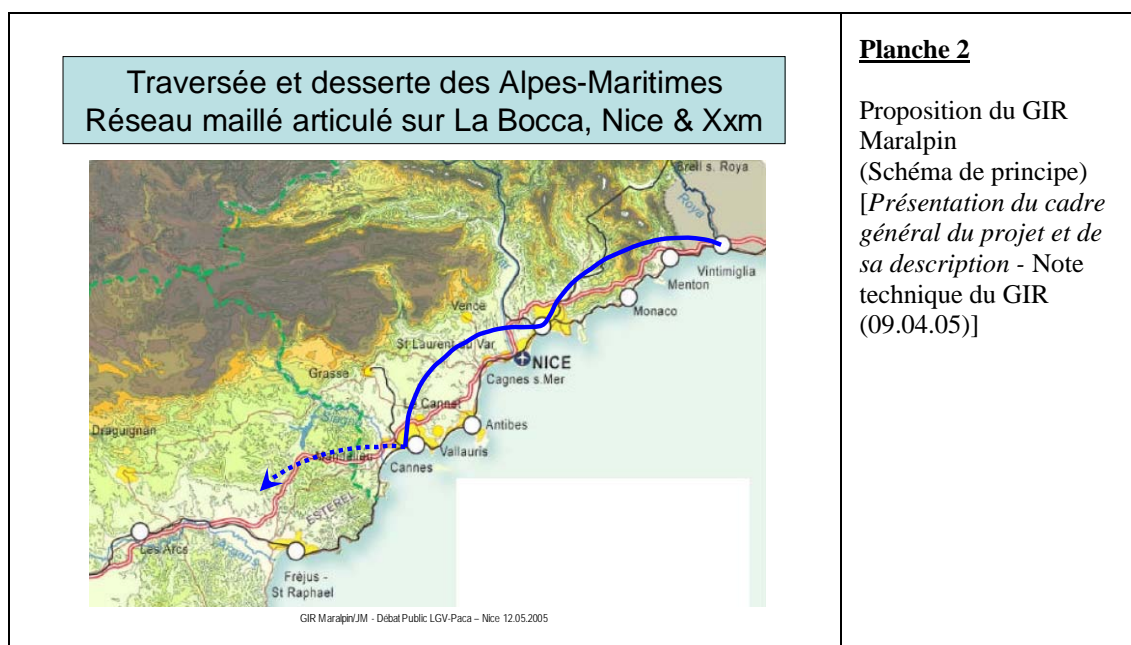
dresser l'état d'une situation ferroviaire (laquelle stagne en Paca et n'a cessé de s'améliorer en Ligurie<sup>5</sup>), mais aussi à formuler des propositions novatrices, notamment pour ce qui a trait à la problématique de la future LGV-Paca, et tout particulièrement dans le secteur azuréen.

## 2. DES POINTS DE VUE DISCORDANTS

### 2.1. Rappels sur les propositions du GIR Maralpin

Les propositions du GIR Maralpin sont maintenant bien connues dans la mesure où elles ont été rappelées et explicitées tout au long du débat public ; elles consistent à articuler la ligne nouvelle sur la ligne historique en trois points nodaux qu'offrent les importantes plateformes ferroviaires des trois gares de Cannes-Marchandises (La Bocca), de Nice Thiers (et son arrière gare de Nice St-Roch) et du pôle de Ventimiglia (Parco Roya et Gare internationale).

Ces points nodaux, sensiblement équidistants d'une trentaine de kilomètres au plus, présentent de surcroît le double avantage d'être situés en cœur d'agglomération et d'appartenir à des nœuds ferroviaires existants, le premier avec la ligne régionale Cannes-Grasse, le second avec la ligne internationale Nice-Breil-Cuneo et la ligne interrégionale des Chemins de fer de Provence (moyennant un court aménagement urbain), et le troisième avec la ligne interrégionale italienne Vintimiglia-Breil-Cuneo [cf. Planche 2].



Ce tracé de principe s'assortit en corollaire de la mixité de la ligne nouvelle, tout au moins à la traversée de la Côte d'Azur. Cette mixité est requise pour plusieurs raisons :

- la *première* aux fins de libérer la ligne historique littorale d'un trafic non indispensable à la desserte locale ;
- la *seconde*, pour affranchir les zones littorales, densément urbanisées, des nuisances et des risques d'un trafic marchandises lourd, et pour ne pas faire obstacle à un report modal substantiel de l'énorme trafic de transit routier à Vintimille ;
- la *dernière*, mais non la moindre, réside dans la sécurisation de l'ensemble des circulations fret et voyageurs dans une région où les risques naturels (sismiques, géologiques, hydrométéorologiques et maritimes) et les risques anthropiques (sinistres et accidents) se conjuguent pour fragiliser la ligne historique.

Une telle mixité conférerait à l'ensemble du réseau maillé une totale sécurité d'exploitation, tant pour les trafics *grandes lignes* et *fret* que pour les TER dont le rôle sera de plus en plus vital pour la conurbation.

<sup>5</sup> en s'ouvrant sur des perspectives permettant d'assurer à une future ligne nouvelle azurée un débouché ligure et lombard de qualité

## **2.2. Les résistances à ce projet**

Ces deux séries de propositions s'affrontent à deux axiomes proclamés de longue date par nombre d'acteurs, à savoir :

- "la gare niçoise de la LGV doit être située à Nice St Augustin (Aéroport de Nice Côte d'Azur)" ;
- "le coût de la mixité est rédhibitoire".

Le premier s'arc-boute sur des motivations diverses mais concordantes émanant principalement de trois acteurs :

- le gestionnaire aéroportuaire, souhaitant à la fois alléger de vols nationaux un aéroport proche de la saturation et d'y faire en revanche affluer par rail une clientèle longue distance ;
- l'exploitant ferroviaire SNCF convoitant un maximum de parts modales aériennes ;
- la Ville de Nice désireuse de promouvoir son extension sur la basse plaine du Var

Le second des axiomes, avancé par RFF, maître d'ouvrage soucieux d'une part d'afficher le profil le plus bas à ses co-financeurs et, d'autre part, de ne pas porter ombrage au projet Lyon-Turin (La Transalpine) à la recherche des trafics fret sur ce corridor nord, s'étaye de deux assertions :

- "la mixité impose un "raidissement" des contraintes de tracé (rayons supérieurs et rampes modérées)",
- "elle imposerait des tunnels bi-tubes considérablement plus coûteux".

## **3. LA DÉMARCHE DU GIR POUR UNE MISE EN DÉBAT DE LA PROBLÉMATIQUE AZURÉENNE**

### **3.1. Objectifs**

Le cours du débat public n'ayant pas suffi à détourner ces acteurs de leurs positions tranchées, il est apparu nécessaire au GIR Maralpin de susciter, faute d'un nouveau débat portant cette fois sur la problématique azuréenne, une réflexion approfondie sur des questions qui ne furent qu'effleurées jusqu'ici.

Le temps est en effet venu de porter à connaissance des principaux acteurs du projet, non seulement les propositions mûrement élaborées par le GIR Maralpin, mais aussi les éléments principaux de son argumentaire dans la mesure où ils mettent en question bon nombre d'*a priori* dans lesquels se sont enfermés la plupart des décideurs azuréens, *a priori* qui pourraient, s'ils perduraient, compromettre à la fois la réalisation du projet et l'avenir de la Côte d'Azur, conurbation dont la seule population permanente dépasse très largement un million d'habitants.

### **3.2. Une première rencontre-débat sur le thème**

La rencontre organisée le 27 mars 2007 à Mouans-Sartoux par le GIR Maralpin et la municipalité, avec la participation des représentants de RFF/LGV-Paca et de la SNCF/DPSE, à l'attention des élus et des techniciens locaux, a eu pour objet d'amorcer une réflexion approfondie à partir d'un exposé introductif rappelant les principaux enjeux du projet, les paramètres régissant l'exploitation des lignes actuelles et les normes présidant à la conception des infrastructures futures, avant de transposer ces dernières à la mise en œuvre des propositions du GIR Maralpin.

## **4. DE NOUVEAUX ÉCLAIRAGES SUR LA PROBLÉMATIQUE AZURÉENNE**

### **4.1. L'impasse azuréenne du projet initial**

L'approche minimaliste des administrations ferroviaires et la corollaire revendication niçoise de gagner du temps sur la liaison avec Paris ont été mises en défaut avec la priorité accordée à l'issue du débat public au tracé dit "des métropoles". Cette approche minimaliste perdure cependant à l'échelle locale en reposant sur le postulat d'un acheminement de tous les trafics depuis l'orée des Alpes-Maritimes vers Nice par le

seul biais d'une troisième voie initialement imaginée pour répondre aux besoins d'une intensification de la desserte TER de la conurbation.

Or, ainsi que l'établit une étude récente du GIR Maralpin<sup>6</sup>, outre son inadéquation à l'acheminement de trafics différenciés, à trame serrée et parfaitement symétriques, la troisième voie ne se révèle guère réalisable que sur un très court tronçon (Antibes - St Augustin), lui-même insuffisant pour autoriser le dépassement d'une mission omnibus par une mission semi-directe. De part et d'autre de ce tronçon, la ligne historique, dont les délaissés, puis une partie des emprises, ont été inconsidérément cédées, restera à deux voies, comme le reconnaissent tacitement les responsables des administrations ferroviaires.

Pour atteindre l'objectif visé, l'aboutissement à Nice St. Augustin – Aéroport des dessertes TGV, l'établissement à l'ouest d'une liaison souterraine à double voie de 16 km entre La Bocca et Antibes a été reconnue indispensable par la SNCF qui en a fait l'étude, sans pour autant que soit résolu l'acheminement, sur deux seules voies, entre St Augustin et Nice Thiers, de l'ensemble des trafics auxquels se surimposeront nécessairement les circulations de service des TGV.

Ainsi, inextricable à l'Est, coûteux à l'Ouest (1100 millions d'Euros), le ravaudage de la ligne historique vers lequel s'orienteraient les tenants du projet se révélerait particulièrement bancal et inapproprié, à la fois à la desserte Est des Alpes-Maritimes et de son au-delà, ainsi qu'au maintien, sinon au développement, souhaitable du fret.

Face à la croissance préoccupante du trafic poids lourds à Vintimille et à la modicité des reports modaux actuels sur le fer à Modane (Autoroute ferroviaire alpine) et la mer (Autoroutes de la Mer), il serait en effet imprudent de souscrire aux projections des administrations ferroviaires françaises RFF et SNCF laissant quasiment inchangée à l'horizon 2020 la capacité fret sur la ligne littorale.

#### **4.2. La levée des hypothèques**

Dépourvue de perspective aucune, tant en matière de circulations voyageurs dont l'essor est irrémédiablement entravé par des emprises étriquées, qu'en matière de circulations fret à l'encontre desquelles des voix ne tarderont pas à s'élever pour invoquer leurs nuisances et risques supputés, la ligne historique ne peut suffire, quels que soient ses aménagements, à assumer tout à la fois la desserte de la conurbation ainsi que les liaisons interrégionales et internationales, toutes fortement croissantes.

Ces hypothèques pesant sur les capacités sont levées d'emblée avec le renoncement au passage obligé de la ligne nouvelle par l'aéroport, passage qui n'est pas seulement contraint par les considérations de tracé mais l'est aussi par les risques naturels et anthropiques pesant sur le site.

Dans le même temps, les hypothèques pesant sur les coûts sont également levées par l'analyse du GIR Maralpin qui établit à la fois la faisabilité d'un tracé mixte d'une ligne nouvelle et l'économie de coût qu'elle entraîne en regard des coûteux et inefficaces remaniements de la ligne historique.

Comme le démontre l'exercice auquel le GIR Maralpin s'est livré, le seul abaissement de la vitesse nominale de ligne de 270 km/h à 230 km/h (qui n'allonge que d'une minute au plus la durée du parcours entre Cannes et Nice) confère de la souplesse au tracé de la partie nouvelle, autorise l'adoption de tunnels monotubes, et ramène le coût de la section de ligne nouvelle entre La Bocca à celui de la seule déviation La Bocca – Antibes reconnue indispensable au remaniement envisagé.

#### **4.3. Perspectives**

Sur ces nouvelles bases d'évaluation où les avantages techniques (mixité, maillage, sécurisation) se conjuguent avec les avantages financiers, peut être balayé le spectre d'une réalisation tronquée (aboutissement à mi-parcours), compromettant à la fois la qualité de la desserte longue distance et l'essor de la desserte interne de la conurbation et repoussant à jamais la connexion de la ligne nouvelle avec les nouvelles infrastructures ferroviaires ligures.

Certes, le franchissement des escarpements de la Riviera reste à résoudre. Il sera sans doute plus malaisé d'y établir un tracé laissant espérer des conditions aussi tolérantes que dans le secteur ouest du département, quant aux déclivités et aux longueurs de tunnels.

---

<sup>6</sup> Desserte de la conurbation azurélienne par la ligne littorale – Réflexions sur ses potentialités et propositions pour son exploitation future [GIR-Ctf/LLP (2005)]

Quoi qu'il en soit, l'étude doit y être entreprise et paradoxalement plus promptement qu'ailleurs pour lever l'hypothèque et arrimer fermement le concept de liaison circumméditerranéenne dans les esprits.

Une autre préoccupation aussi prégnante doit être celle de la préservation des emprises ferroviaires dont on a pu constater qu'elle avait aussi peu soucie leurs administrations que les collectivités locales, tant françaises qu'italiennes].

Corrélativement, l'aménagement du territoire et l'urbanisme devront être repensés jusqu'à leurs moindres détails (restructuration des gares, intermodalités et aménagement de leurs accès).

Ces considérations ne doivent pas occulter d'autres préoccupations, notamment celles des opérateurs ferroviaires auxquels reviendront la gestion et l'entretien d'un parc dont l'importance et la complexité s'accroîtront considérablement.

---