

**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 (DIAC) et de la COFHUAT*

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

**Le projet LGV-Paca
À mi-parcours de la première phase de la concertation lancée par RFF¹
[15 septembre-15 décembre 2011]**

●
**Note d'information et propositions du GIR Maralpin
pour la traversée-desserte des Alpes-Maritimes**
●

Un cadrage contraignant

Précédée par l'élaboration d'une charte proclamée exemplaire², prétendument annoncée comme largement ouverte, la concertation a été circonscrite d'emblée par le maître d'ouvrage au choix d'un scénario parmi quatre sélectionnés par le Comité de pilotage (COPIL), sans qu'en soient légitimées leurs fonctionnalités ni que leur soient assorties d'autres données que financières.

La situation est même caricaturale dans le département des Alpes-Maritimes où les quatre scénarios soumis à concertation se révèlent sensiblement identiques, s'articulant tous sur deux gares, l'une située à l'embouchure du Var (Nice Saint Augustin), et l'autre (souterraine) en Moyen Pays, à la croisée de la ligne Cannes-Grasse (au niveau de Mougins/Mouans-Sartoux), selon une configuration justifiée au seul motif de satisfaire au dogme de "Nice-Paris en 4 heures", configuration remise en cause à la lumière des considérations qui suivent.

Une auto-saisine de la concertation par la société civile

En dépit de la brièveté des délais qui lui ont été accordés et du caractère contraignant de son cadrage, tant organisationnel (compartimentage des travaux)³ que stratégique, la concertation a pour le moins permis d'amorcer des échanges constructifs au sein de la société civile face à un maître d'ouvrage et à des co-financeurs campés sur des positions restrictives, dont seule la Région Paca se démarque en partie⁴.

Nombre de ces avancées sont imputables aux transversalités établies par delà les compartimentages géographiques (par départements et sous-secteurs) instaurés par le COPIL, et surtout à l'obtention

¹ Concertation devant accompagner la mise au point du projet jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique prévue en 2015.

"Le projet LGV Paca entre dans une phase active de concertation du 15 septembre au 15 décembre 2011. De septembre à début novembre, les échanges porteront sur les 4 scénarios présentés à la concertation, afin d'aboutir au choix d'un scénario intégrant les aménagements futurs de la ligne existante ; de novembre à mi-décembre, la concertation portera sur les fuseaux de passage associés, afin de définir un fuseau de 1.000 m pour la ligne nouvelle." [cf. RFF <http://www.lgvpaca.fr/pages/le-dispositif-de-concertation>]

² Cette charte de concertation a été élaborée d'octobre à décembre 2010

³ Les instances de consultation ouvertes à la société civile (hors co-financeurs) ont été compartimentées par départements et sous-secteurs géographiques

⁴ Conseil régional Paca - Assemblée plénière du 24.06.2011 - Grandes évolutions prévues pour 2011

tardive, en dernière instance auprès de ce même COPIL, de trois groupes de travail thématiques transversaux (GTTT) [*Agriculture/Viticulture, Fret/Logistique* et *Gares* (ces deux derniers à la demande du GIR Maralpin)].

Les apports de la société civile

Ainsi, ce début de première phase de concertation a-t-il soulevé des questions restées dans l'ombre dans les phases de concertation précédentes, lesquelles avaient permis de dégager des orientations décisives certes, mais sans en définir leur mise en application.

De surcroît, aux acquis relatifs au principe du tracé des métropoles assorti de la réalisation d'un réseau maillé desservant l'ensemble du territoire⁵, doivent s'agréger désormais d'autres considérations relevant

- de l'aménagement du territoire dans son acception la plus large ;
- d'une prise en compte des accords de Grenelle (report modal, qualité de l'air, réduction des nuisances, etc.) ;
- de l'évolution récente, tant des porteurs de projets que des exploitants ferroviaires, sur l'avenir en France de la grande vitesse ferroviaire.

Ainsi sont surgies, des groupes de travail transversaux *Fret/Logistiques* et *Gares*, des prises en considération nouvelles (pour ce qui concerne la LGV-Paca) telles :

- l'essor escompté des trafics voyageurs en gares de centre ville⁶ ;
- le rejet de projets d'implantation de gares hors la ville⁷ ;
- l'acheminement par voie ferrée des matières dangereuses (TMD)⁸ ;
- le transfert modal du transit international poids lourds.

Le secteur critique des Alpes-Maritimes

La traversée-desserte des Alpes-Maritimes, au sujet de laquelle le GIR Maralpin a formulé ses analyses et propositions dès avant le débat public⁹ et, plus récemment, avant que ne débute la présente concertation¹⁰, focalise tous les enjeux d'aménagement du territoire et de fonctionnalités ferroviaires, ainsi que toutes les stipulations qui suivent à l'encontre des propositions du maître d'ouvrage, stipulations assorties en premier lieu de la remise en cause de la grande vitesse dans le secteur Est du projet.

Aménagement du territoire

- Préservation du rôle majeur de Nice-Thiers [étoile ferroviaire RFF et gare terminale des Chemins de fer de Provence (CP)] pour la desserte du cœur de la métropole niçoise ;
- Exigence du Schéma de cohérence territoriale Ouest (SCoT Ouest) d'implanter la gare "ouest" sur le littoral cannois en lieu et place d'une gare en Moyen pays ;
- Prise en compte, dans les évaluations financières RFF d'une éventuelle gare en Moyen pays, des coûts socio-économiques induits (consommation de l'espace, aménagement des voiries et des transports publics, etc.) ;
- Préservation d'emprises (notamment ferroviaires) en vue de développer le fret et la logistique intermodale [notamment maintien à Nice-St Augustin du marché d'intérêt national (MIN) embranché].

Fonctionnalités ferroviaires

⁵ selon les décisions du Gouvernement en date du 28 juin 2009 suite à la Mission Cousquer

⁶ cf. exposé de Ch. Oudin, Conseiller au Sénat, sur le Rapport de Fabienne Keller au Gouvernement [GTTT Gares n°1]

⁷ cf. exposé de J.-F. Troin, V-Pt Fnaut [GTTT Gares n°2] et position de l'URVN-Paca sur le projet Lgv-Paca

⁸ cf. débat au GTTT *Fret/Logistique* n° 2

⁹ <http://www.gir-maralpin.org/Etudes/FerLgv06EtudeGirMaralpin709.pdf>

¹⁰ *Mémoire du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État sur les derniers enjeux de la LGV-Paca*
<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaDerniersEnjeuxMemorandumServicesEtat1103.pdf>

- À défaut de l'aboutissement direct à Nice-Thiers de la ligne nouvelle (selon proposition GIR *non étudiée* par RFF), augmentation de capacité (à la mesure de l'Arc méditerranéen) de la liaison St-Augustin/Nice Thiers ;
- Maillage sécuritaire et fonctionnel de la traversée-desserte par les nœuds ferroviaires de :
 - Cannes-la-Bocca
 - Nice St-Augustin
 - Nice Thiers/Nice St Roch
 - Monaco 1 & 2 (gare actuelle et sa gare nouvelle associée)
 - Vintimille Parco Roya.

Exploitation ferroviaire

- Développement du fret ferroviaire (report modal du trafic routier de transit) ;
- Report sur la ligne nouvelle des transports de matières dangereuses (TMD).

Caractéristiques de ligne requises

Le réseau maillé à constituer à la traversée-desserte des Alpes-Maritimes s'impose pour :

- faire face à l'accroissement de trafic voyageurs [TER, TRGV (TGV de cabotage) et TGV] ;
- libérer la ligne historique des nuisances et risques associés au fret ferroviaire par report de ce dernier sur les sections de ligne nouvelle ;
- sécuriser l'ensemble des circulations en cas d'incidents ou de travaux sur l'une des sections de ligne par basculement sur la section homologue.

À cet effet, la ligne nouvelle, dont les caractéristiques de vitesse sont bridées par construction, du fait de la proximité des gares (toutes d'arrêt quasiment général), devra être tracée avec :

- une vitesse de ligne de l'ordre de 200 km/h (en cohérence avec la vitesse de ligne adoptée en Ligurie voisine pour la reconstruction/modernisation de sa ligne littorale) ;
- des rampes compatibles avec le fret [on considèrera acceptable le compromis retenu pour la traversée des Pyrénées Perpignan-Figueras (rampes de 18 ‰)¹¹].

Phasage de la réalisation

La réalisation d'un nœud ferroviaire à Cannes-la-Bocca constitue une condition *sine qua non* à une réalisation phasée, quel que soit le parti adopté pour la traversée-desserte des Alpes-Maritimes.

le 12 novembre 2011



¹¹ cf. *Le développement du trafic de fret sur la ligne nouvelle Perpignan-Figueras* - Cgedd - Rapport n° 007290-01 ; avril 2011