

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

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

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

**Projet LGV-Paca  
Comité territorial des Alpes-Maritimes du 8 décembre 2011**

●  
**Déclaration liminaire du GIR Maralpin**  
●

À l'ouverture de ce quatrième Comité territorial des Alpes-Maritimes (CoTer 06), qui clôt l'ensemble des réunions de concertation programmées de septembre à décembre 2011 et censées devoir aboutir au choix d'un fuseau de tracé, le GIR Maralpin, qui y a occupé tout au long une part active<sup>1</sup>, tient à exprimer son point de vue sur le déroulement de cette concertation devant les membres de ce CoTer, et à demander à ce que la présente déclaration liminaire soit portée à connaissance de l'ensemble des acteurs du projet.

**Sur la prise en considération des demandes antérieurement formulées auprès du CoTer 06 par le GIR Maralpin**

À l'issue de deux séries de réunions des Groupes de travail géographiques 06 et de trois réunions des Groupes de travail thématiques transversaux [Fret/Logistique (2) et Gares (1)], et à la veille de la tenue du troisième CoTer 06, le GIR Maralpin avait soumis à cette instance, par l'entremise du Préfet des Alpes-Maritimes, une note<sup>2</sup> en date du 15.10.2011, portant sur une série d'observations et requêtes.

Pour ce qui concerne celles relatives au cadre et aux objectifs de la concertation, à savoir :

- l'ouverture de la réflexion hors du cadre contraint des 4 scénarios (quasiment identiques dans les Alpes-Maritimes) et les suites à donner aux *demandes de justifications techniques et financières* ainsi qu'à *l'étude des variantes proposés par divers acteurs*,
- les dispositions à prendre pour remédier à la fragmentation géographique (compartimentage) de la concertation, par création d'un Groupe transversal 06 et d'un Groupe transversal régional,
- l'implication de représentants de la Principauté de Monaco et de la Ligurie dans les réunions géographiques les concernant,

*aucune suite ne leur a été donnée à ce jour.*

Pour ce qui concerne celles relatives à l'organisation, la conduite des réunions et le suivi des réunions de concertation,

- il a été efficacement et promptement remédié par RFF à la transmission des verbatim des Groupes de travail ;

---

<sup>1</sup> qui ne s'est pas restreinte aux Groupes de travail géographiques des Alpes-Maritimes mais s'est étendue au département voisin du Var et aux deux Groupes de travail thématiques transversaux, ceux du *Fret/Logistique* et des *Gares*, créés à sa demande

<sup>2</sup> *Quelques observations et requêtes du GIR Maralpin relatives à l'organisation et au déroulement de la concertation*

- en revanche, les relevés de décision et synthèse du CoPil ne sont encore parvenus que quelques jours seulement avant la tenue de la réunion suivante, et n'ont toujours pas fait l'objet d'un verbatim, ce qui les aurait préservées de quelques erreurs de transcription sinon d'interprétation.

La prise en charge par RFF des frais de déplacements des acteurs et experts invités à participer à des réunions situées hors de leur zone de résidence, dont le refus avait été réitéré<sup>3</sup> par le maître d'ouvrage lors du CoTer n°3, a tout dernièrement été consentie pour M. Troin, Professeur honoraire et Vice-président national de la FNAUT, en réponse immédiate à la mise en garde adressée le 30.11.2011 par le GIR à l'attention de RFF et de ses correspondants.

### **Sur l'ouverture de la concertation**

Ses demandes d'ouverture de la concertation sur des scénarios écartés par le Comité de pilotage (CoPil), formulées auprès du Coter 06, n'ayant pas été suivies d'effet, le GIR Maralpin les a réitérées auprès du Préfet de Région le 25 octobre en rappelant les argumentaires procéduraux et techniques. Copie de ce courrier a été adressé le même jour au Préfet des Alpes-Maritimes, au Président de la Commission nationale du débat public (CNDP), ainsi qu'au Directeur régional de RFF.

Afin d'appeler l'attention d'une plus large audience sur sa perception de l'ensemble des enjeux, le GIR Maralpin a éclairé sa participation à la concertation en produisant une note intitulée

***Le projet LGV-Paca à mi-parcours de la première phase de la concertation lancée par RFF***

***Note d'information et propositions du GIR Maralpin***

***pour la traversée-desserte des Alpes-Maritimes<sup>4</sup>***

note qu'il souhaite voir examinée par les membres du CoTer et considérée comme une contribution à la concertation [note dont ont été extraits les éléments du tableau synoptique de l'encadré de la page 3].

### **Sur le déroulement de la concertation**

Richement organisée mais bien pauvrement achalandée<sup>5</sup>, la concertation<sup>6</sup> aura au moins permis d'instaurer des réflexions constructives *au sein d'une société civile* qui fait vaillamment face à un maître d'ouvrage et à des co-financeurs campés sur des positions qui seront bientôt reconnues obsolètes à la lumière des réflexions et des débats.

Par delà les indignations déjà exprimées à l'Ouest et celles attendues à l'Est par les *opposants à toute nouvelle infrastructure qui ne soit pas routière*, de grandes avancées sont en perspective quant à la prise en compte de l'aménagement du territoire, du report modal du fret et des recommandations de l'État, notamment sur le refus des gares hors-la-ville.

Le GIR Maralpin, pour sa part, poursuit la patiente explicitation des propositions qu'il a formulées dès avant le grand débat public, mais ne peut laisser, *sans réplique*, s'imposer des procédés qui ne satisfont même pas aux règles de concertation pourtant laborieusement ajustées à sa propre convenance par le maître d'ouvrage<sup>7</sup>.

Ainsi en a-t-il été de la conduite du maître d'ouvrage lors de la seconde réunion du Groupe de travail thématique transversal (GTTT) Gares, le 18 novembre à Marseille, qui a motivé l'immédiate protestation de 4 associations auprès du Préfet de Région assortie d'une note intitulée

***Commentaires sur le déroulement de la 2ème réunion du Gttt Gares***

***Une rencontre extrêmement décevante et une dérive de la concertation***

<sup>3</sup> refus qui avait été notifié à M; Christian Oudin, Conseiller au Sénat, dont la prise en charge de sa venue au 1er Gttt Gares a été assumée par le GIR Maralpin

<sup>4</sup> Note en date du 12 novembre 2011 ; 3 pages

<sup>5</sup> Aux Groupes de travail géographiques 06 : 63 participants à la 1ère session, 69 à la 2ème et 72 à la 3ème

<sup>6</sup> ouverte par RFF le 15 septembre

<sup>7</sup> Projet de Charte de la concertation élaboré de septembre à décembre 2010 et dont certaines clauses ont été expurgées lors de sa finalisation par le CoPil

D'une manière plus générale, le GIR Maralpin déplore l'application des représentants du maître d'ouvrage, non pas à susciter la réflexion des participants aux groupes de travail, mais à leur extorquer des opinions, qu'ils s'efforcent, par des interprétations biaisées, d'exprimer en choix de scénarios, démarche d'autant plus dépourvue de sens que ces scénarios sont, d'ores et déjà, remis en cause.

À l'opposé de telles manœuvres qu'il réprouve, le GIR Maralpin souhaiterait voir promues dans cette concertation les mêmes démarches pédagogiques que la SNCF et RFF avaient conjointement épousées pour la préparation et le déroulement du débat public.

le 7 décembre 2011

Pour le GIR Maralpin

Claude BRULÉ, Christian COLLET, Pierre DESRIAUX, Éric GASPERINI, Brigitte GOURMANEL, Jacques MOLINARI, Marcel SAUVAN

**Nouvelles lignes directrices issues de la concertation  
et principes d'aménagement préconisés par le GIR Maralpin**  
[extraits de la note GIR sur la *LGV-Paca à mi-parcours*]

**À l'échelle du projet**

Aux acquis relatifs au principe du tracé des métropoles assorti de la réalisation d'un réseau maillé desservant l'ensemble du territoire, 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.

Des groupes de travail transversaux *Fret/Logistiques* et *Gares*, sont surgies des prises en considération nouvelles telles :

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

**Au niveau des Alpes-Maritimes**

La traversée-desserte des Alpes-Maritimes focalise tous les enjeux d'aménagement du territoire et de fonctionnalités ferroviaires, ainsi que de nombreuses stipulations à l'encontre des propositions du maître d'ouvrage, avec, en tout premier lieu, la remise en cause de la grande vitesse dans l'ensemble du secteur.

**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**

- 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 ‰)].

#### **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.

