

**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

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

## **Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur Liaison ferroviaire Nice-Italie**

### **Observations et commentaires du GIR Maralpin sur la concertation spécifique [16 janvier-16 février 2012]**

*À la suite du débat public organisé en 2005 sur le projet LGV-Paca l'État a demandé à RFF d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête publique sur la section Marseille-Nice. La concertation associée à ces études ayant fait tardivement émerger la volonté d'incorporer au dispositif la section Nice-Frontière italienne, cette dernière, faute d'avoir été prise en compte dans le débat public, a dû faire l'objet d'une concertation spécifique se surimposant à la concertation générale, les deux devant être abouties dans le cadre d'un calendrier dont le déroulement a été suspendu avant l'échéance prévue.  
Les présentes observations ont été rédigées à l'issue de la phase de concertation spécifique*

#### **1. Les circonstances : un palliatif au débat public**

Pour n'avoir pas été prise en compte dans le débat public sur la LGV-Paca, la liaison Nice-Italie dont la nécessité, assidûment plaidée par le GIR Maralpin, s'était imposée, ne pouvait formellement être intégrée au processus de lancement de l'enquête d'utilité publique, sans que ne se soit prononcée au préalable la *Commission nationale du débat public* (CNDP).

Répondant à la requête des élus niçois, la ministre de l'Écologie, de l'Environnement, du Développement durable, des Transports et du Logement a demandé à Réseau Ferré de France (RFF) de saisir la CNDP pour intégrer la section Nice-Vintimille dans la déclaration d'utilité publique<sup>1</sup>.

Cette dernière ayant jugé en ses délibérations du 5 octobre 2011 [CNDP/2011/68/LFNI/1] qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public spécifique, recommandait à RFF d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

- elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
- elle fera une large place à l'information du public, par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,

<sup>1</sup> Nice Côte d'Azur/Conseil général des Alpes-Maritimes - Projet LGV Paca/Liaison Nice-Gênes - Communiqué de presse du 21.01.2011

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/Cg06NcaCommPresseLgvNiceGenes20120121.pdf>]

▪ elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique,  
et désignait son Vice-président, M. Philippe Marzolf, en qualité de personnalité indépendante garante de la concertation recommandée [CNDP/2011/69/LFNI/2].

## **2. Le déroulement de la concertation**

### **Une concertation restreinte dans l'espace et le temps**

Cette concertation, "réalisée en cohérence avec le calendrier de concertation sur le projet LGV-Paca" [RFF/LgvPaca/LFNI/Dossier (2011), p. 103], a été conduite par RFF à rythme rapide, en l'espace d'un seul mois, avec la tenue en un lieu unique (Menton) de deux groupes de travail géographiques (GTG) "Nice-Italie" encadrés par les réunions publiques de lancement et de clôture, la première à Menton et la seconde à Nice, le tout censé devoir être conduit sous les auspices de la CNDP qui fut représentée par son *garant* Philippe Marzolf aux seules deux réunions publiques.

### **...en l'absence de représentants monégasques et avec une participation restreinte de RFI<sup>2</sup>**

Le domaine géographique de cette concertation spécifique avait certes été sommairement couvert à l'occasion de la tenue des Groupes de travail géographiques (GTG) "Paillons-Riviera"<sup>3</sup> du dispositif de concertation ouvert le 15 septembre<sup>4</sup>. À cette occasion déjà, les quelques rares participants<sup>5</sup> ayant manifesté le désir d'être éclairés sur les implications internationales d'un projet aboutissant à la frontière franco-italienne, s'étaient étonnés de l'absence de représentants de la Principauté de Monaco<sup>6</sup> et des administrations ferroviaires italiennes<sup>7</sup>.

Ces demandes ont été en partie satisfaites dans la seconde phase avec les présentations, le 07.02.2012, de l'Ing. Gianfranco Mercatali (RFI)<sup>8</sup>, mais sont restées inabouties pour ce qui est de la représentation monégasque, que RFF a reconnu pourtant active dans d'autres instances.

## **3. Le contexte contraint de cette concertation**

### **La pesanteur des pré-requis**

La problématique de la Liaison Nice-Italie a été abordée dans le cadre du Groupe de travail géographique "Riviera Paillons" (Groupe Ouest) de la concertation générale, lequel avait tenu 4 réunions<sup>9</sup> au cours desquelles le GIR avait présenté plusieurs contributions<sup>10</sup>. Cet examen s'est poursuivi dans le cadre de la concertation Nice-Italie qui a fait l'objet de deux réunions de travail<sup>11</sup>.

Comme l'a souligné le GIR Maralpin dans ses contributions et à l'occasion de ses nombreuses interventions, tant au cours de la première concertation que de la seconde, un examen approfondi de cette problématique aurait dû conduire à la remise en cause des pré-requis d'un projet initialement conçu comme devant aboutir à l'aéroport de Nice (gare de Nice-St Augustin) et devant relier ce dernier en quatre heures à Paris, pré-requis récemment travesti en un "Marseille-Nice en une heure"<sup>12</sup>, ce qui,

---

<sup>2</sup> Rete Ferroviaria Italiana (homologue transalpin de RFF)

<sup>3</sup> couvrant l'espace s'étendant de la Vallée du Var à la frontière italienne

<sup>4</sup> concertation sur l'ensemble du projet censée devoir s'achever le 15 décembre mais suspendue entre temps

<sup>5</sup> 73 à la réunion de lancement, 125 à la réunion de clôture et, au plus, une quinzaine à chacun des GTG [Bilan RFF]

<sup>6</sup> co-financier du projet

<sup>7</sup> carence à laquelle le GIR Maralpin a partiellement remédié en présentant deux courtes synthèses des investigations qu'il a menées sur les réalisations ferroviaires en cours et en projet dans le secteur liguro-génois

<sup>8</sup> *Direttore Compartimentale Infrastruttura di RFI di Genova ; Responsabile della Direzione Investimenti RFI per la Direttrice Tirrenica Nord*

<sup>9</sup> les 26.09.2011, 10.10.2011, 15.11.2011 et 28.11.2011

<sup>10</sup> le 10.10.2011 "*L'Arc méditerranéen et la traversée-desserte de la Côte d'Azur : retour sur les enjeux*" & "*L'au-delà transalpin de la LGV-Paca : regards sur 16 années d'investigations et de suivi par le GIR Maralpin des projets et réalisations infrastructurelles liguro-piémontaises*", et le 28.11.2011 sur "*Les capacités de la ligne historique*"

<sup>11</sup> les 16.01.2012 & 16.02.2012

<sup>12</sup> strictement équivalente à la précédente, le temps de parcours Nice-Paris étant de 3 heures

du fait de la desserte de Toulon imposée par le tracé des Métropoles du Sud, est inévitablement plus contraignant en performances que le tracé "Côte d'Azur".

### **Le maillage ferroviaire de la Côte d'Azur et l'Arc méditerranéen sacrifiés au dogme de la vitesse**

Arc boutés sur cet engagement peu réaliste, le Maître d'ouvrage et ses co-financeurs se sont ingénies à restreindre la concertation à 4 scénarios sensiblement équivalents, imposant de fait un tracé court et rapide pour atteindre Nice-St Augustin [préféré au cœur de ville (Nice-Ville *alias* Nice-Thiers) prôné par le GIR tant pour des raisons techniques que territoriales [cf. GIR/LgvPaca/Memorandum (2011)], refuser sous divers prétextes la desserte de Cannes, et éluder le redoutable défi des contraintes opérationnelles d'exploitation du goulet ferroviaire Nice-St Augustin - Nice-Ville.

Ce parti pris, à l'encontre des logiques territoriales et fonctionnelles, a pour effets ceux de priver la métropole et le littoral cannois de dessertes longue distance Est et Ouest, de proscrire le maillage et la sécurisation du secteur Ouest du réseau ferroviaire azuréen, de fragiliser la liaison vers le secteur Est de ce réseau et l'Italie, et enfin de compromettre l'essor du trafic international en le privant de la desserte italienne de Cannes [cf. Encadré 2].

### **4. Les déroulement de la concertation spécifique**

#### **Les éléments de réflexion fournis par le maître d'ouvrage**

Des quatre GTG "Paillons-Riviera" aux deux GTG "Nice-Italie", les éléments de réflexion apportés d'une consultation à la suivante par le maître d'ouvrage ont été rassemblés dans un "*Dossier de concertation*" [cf. RFF/LgvPaca/LFNI/Dossier (2011)] compilant assez largement des données socio-économiques préexistantes<sup>13</sup> et ont été complétées par des présentations d'experts sur diverses problématiques techniques de réalisation (géologie, hydrogéologie, réalisation d'ouvrages souterrains), informations certes utiles à une bonne compréhension des enjeux mais discrètes sur la nature des études entreprises et réalisées à ce jour.

On regrettera à ce sujet que RFF n'ait pas jugé devoir faire allusion à une étude pourtant diffusée dans d'autres instances, intitulée *Gare nouvelle de Monaco* [cf. SNCF/DPSE/Monaco (2008)], document dont le contenu atteste l'existence d'études assez avancées sur le thème en débat, et dont bien d'autres sans doute ont été tenues à l'écart.

#### **Un exercice imposé**

Menée en l'espace d'un mois, la concertation spécifique sur la section Nice-Italie couvrant l'espace s'étendant de la Vallée du Var à la frontière italienne, présente les mêmes biais que celle qui l'a précédée, et ce, à un degré encore inégalé dans la mesure où ce fragment de liaison internationale, et plus encore d'Arc méditerranéen, n'a fait l'objet que d'un examen local et extemporané sans que ne soient communiquées toutes les données recueillies par le maître d'ouvrage et que ne soient exploitées par ce dernier, un certain nombre d'informations, notamment celles recueillies sur la problématique italienne par le GIR Maralpin depuis sa création [cf. Encadré 1].

On ne peut donc guère accorder, ni grande représentativité ni grande valeur, à une concertation ayant pourtant rang de "débat public" et, à quelques nuances près, maintenue au niveau de la concertation étendue qui l'a précédée.

Quoi qu'il en soit, cette concertation "à tiroir" a offert à ses participants et contributeurs l'occasion de présenter des points de vue et des éléments de réflexion de grand intérêt et dont la plupart vont à l'encontre de décisions convenues par le maître d'ouvrage et ses co-décideurs, dans le cadre des comités de pilotage ayant précédé la concertation.

### **5. Qu'espérer de cette concertation ?**

---

<sup>13</sup> malencontreusement affectées de nombreuses erreurs et impropriétés, corrigées depuis par des addenda

Le traitement de ces apports par le maître d'ouvrage et ses prestataires, sous la forme de synthèses et de relevés de conclusions soigneusement édulcorés, expurgés, sinon censurés, et leur remontée auprès des instances de décision [en premier niveau, celui des 3 Comités territoriaux (un pour chacun des trois départements concernés) et en second niveau, celui du Comité de pilotage] [cf. Encadré 2], s'est traduit par des relevés de décisions entérinant pour l'essentiel les présupposés du projet et fort peu représentatifs de la richesse des débats et de la complexité des enjeux, dont seuls peuvent faire foi les verbatim des réunions de travail des groupes, verbatim auxquels le lecteur de la présente note est convié à se référer [cf. RFF/LgvPaca/LFNI/Concertation (2012)].

Un examen approfondi de cette problématique aurait dû conduire à la remise en cause des pré-requis d'un projet initialement conçu comme devant aboutir à l'aéroport de Nice (gare de Nice-St Augustin) pour le relier en quatre heures à Paris. Y a fait obstacle le musèlement d'une concertation confinée à quatre fuseaux équivalents, tracés au plus court entre l'Estérel et la gare de St Augustin, ponctués d'une gare en Moyen Pays et admettant au mieux une desserte en antenne de Cannes, faisant ainsi fi des préconisations du GIR Maralpin formulées dès l'ouverture du débat public et plaidées depuis par lui, à savoir l'aboutissement de la ligne nouvelle à Nice Centre (Nice-Ville) et desserte de Cannes.

Ce parti pris, au mépris de toute logique fonctionnelle, l'implantation d'une gare sur le littoral cannois autorisant la desserte longue distance Est et Ouest de la métropole cannoise, et au mépris de toutes les contraintes opérationnelles d'exploitation du goulet ferroviaire Nice-St Augustin - Nice-Ville, n'est pas dépourvu d'incidences sur la liaison Nice-Italie et l'arc méditerranéen ferroviaire dont la problématique a été rappelée par le GIR dans le cadre d'un groupe de travail thématique de la concertation [GIR/LgvPaca/ConcertGtttFret (2011)].

Ces réserves sont rappelées dans la proposition formulée par le GIR Maralpin dans le cadre de la concertation et faisant l'objet d'une note technique "Une ligne nouvelle à voie unique" [GIR/LgvPaca/NiceItalie/VoieUnique (2012)].

Claude Brulé et Jacques Molinari, avril 2012



## RÉFÉRENCES

### **CNDP/2011/68/LFNI/1 (2011)**

Décision de recommander une concertation - 05/10/2011 - (NICE-ITALIE)

[http://debatpublic.fr/docs//decisions\\_organisation\\_debat/liaison-ferroviaire-nice-italie-concertation.pdf](http://debatpublic.fr/docs//decisions_organisation_debat/liaison-ferroviaire-nice-italie-concertation.pdf)

### **CNDP/2011/69/LFNI/2 (2011)**

Désignation d'une personnalité indépendante (garant) - 05/10/2011 - (NICE-ITALIE)

<http://debatpublic.fr/docs//garant/liaison-ferroviaire-nice-italie-designation-garant.pdf>

### **GIR/LgvPaca/Memorandum (2011)**

LGV-Paca Études préliminaires phase 1 - Sur les derniers enjeux de la LGV-Paca et sur les moyens à mettre en œuvre pour les résoudre dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire - Mémoire sur les analyses et propositions du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État

GIR Maralpin ; mars 2011 ; 11 pages

<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaDerniersEnjeuxMemorandumServicesEtat1103.pdf>

### **GIR/LgvPaca/ConcertGtttFret (2011)**

Territoires, Gares, Infrastructures et Exploitation ferroviaire fret & voyageurs - S'affranchir des dogmes et s'engager sur de nouvelles voies avec le projet de *ligne nouvelle* PACA - Regards croisés du GIR Maralpin sur des réalisations exemplaires et sur le projet LGV-Paca

Présentation, par Jacques Molinari, des positions du GIR Maralpin dans le cadre de la concertation sur la mise au point du projet et du Groupe de travail thématique transversal Fret & Logistique, à l'occasion de sa quatrième réunion [Toulon, le 22 novembre 2011] ; diaporama 58 planches

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/LgvPacaConcertGtttFretToulonPresentGirMolinari20111122z.pdf>

### **GIR/LgvPaca/NiceItalie/VoieUnique (2012)**

Une ligne nouvelle à voie unique - Une proposition innovante formulée par le GIR Maralpin dans le cadre de la concertation - Éléments de réflexion

Compléments aux propositions formulées le 24 janvier et le 7 février 2012 par le GIR Maralpin dans le cadre des réunions du groupe de travail de la concertation Nice-Monaco-Italie ; 28 février 2012 ; 21 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaNiceItaliePropositionGirVoieUnique1204.pdf>

### **RFF/LgvPaca/GTGO (2011)**

LGV Provence-Alpes-Côte d'azur - Groupe de travail géographique Paillon-Riviera  
Comité territorial des Alpes-Maritimes - Bilan d'étape de la concertation et des études  
KFH Communication - 8 Décembre 2011

### **RFF/LgvPaca/LFNI/Dossier (2011)**

LGV Provence-Alpes-Côte d'azur - Liaison ferroviaire Nice-Italie - Dossier de concertation  
KFH Communication - Décembre 2011 ; 120 pages

<http://www.lgvpaca.fr/sites/lgvpaca.fr/files/nice-italie/lgvpaca-dossier-concertation-nice-italie.pdf>

### **RFF/LgvPaca/LFNI/Concertation (2012)**

Produits de la concertation Nice-Italie [accès au site de RFF]

Accès général

<http://www.lgvpaca.fr/pages/les-modalites-de-participation-0>

Groupe de travail du 24.01.2012 - Verbatim

<http://www.lgvpaca.fr/sites/lgvpaca.fr/files/nice-italie/lgvpaca-gt1ni-240112-verbatim.pdf>

Groupe de travail du 07.02.2012 - Verbatim

<http://www.lgvpaca.fr/sites/lgvpaca.fr/files/nice-italie/lgvpaca-gtni2-070212-verbatim.pdf>

### **SNCF/DPSE/Monaco (2008)**

Étude complémentaire suite au débat public ; SNCF – Direction de la Stratégie – DPSE / Direction des Gares et de l'Escalier ; Juin 2008 ; 37 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/SncfDpseGareNlleMonaco0806.pdf>



## **Encadré 1 - Quelques études du GIR Maralpin sur la problématique ferroviaire italienne**

### **GIR/Ctf/Litt1 (1997-1999)**

Données sur les infrastructures liguro provençales – Dossier d'enquête

GIR Maralpin ; Cahier technique ferroviaire ; Molinari J. ; août 1997 (addendum août 1999) ; 26 + 3 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerInfrasLigurieProvence1.pdf>

### **GIR/Ctf/Litt2 (2001)**

Données sur les infrastructures ferroviaires ligures – Compléments

GIR Maralpin ; Cahier technique ferroviaire ; Molinari J. ; avril 2001 ; 29 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerInfrasLigurieComplt2.pdf>

### **GIR/Ctf/Litt3 (2005)**

Données sur les infrastructures ferroviaires ligures – Mise à jour & compléments 2005

GIR Maralpin ; Cahier technique ferroviaire ; Molinari J. ; novembre 2005 ; 45 pages & 3 planches hors texte

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerInfrasLigurieMiseJourComplts512s.pdf>

### **GIR/LgvPaca/ItalieFerr (2007)**

Le modèle ferroviaire italien - Traversée et desserte des villes de Bologne et Florence par la ligne AV/AC  
Torino-Milano-Roma-Napoli

Communication de J. Molinari au Groupe Thématique "Aménagement du territoire", Réunion n°3 ; Marseille,  
le 4 juillet 2007 ; Diaporama 28 planches

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/FerItalieAvAcBoFiMarseille707.pdf>

## **Encadré 2 - Observations et interventions du GIR Maralpin sur la concertation**

**20 décembre 2011**

### **Démarche du GIR Maralpin auprès de la Mission Finances**

[Lettre à l'Inspecteur général des Finances Francis Idrac (copies à MM. Yves Cousquer et Philippe Marzolf)]  
Requête du GIR Maralpin prônant la prise en considération conjointe par le Copil des directives de l'État et des enseignements de la concertation, assortie d'une note de synthèse

### **Le projet LGV-Paca à l'achèvement de la première phase de la concertation**

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

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaIgfInspectGalIdracMissionFinances.2011.12.20.pdf>

**8 décembre 2011**

### **Déclaration liminaire du GIR Maralpin au quatrième Comité territorial des Alpes-Maritimes**

déclaration liminaire portant sur

- (1) les nouvelles lignes directrices issues de la concertation
- (2) ses demandes antérieurement formulées par le GIR sur l'ouverture et le déroulement de la concertation

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaCoter06R4DeclarationGir.pdf>

**17 novembre 2011**

### **Observations sur les dérives du maître d'ouvrage - Requête au Préfet de Région**

- (1) Lettre signalant les refus de prise en charge de deux experts nationaux proposés dans le cadre du Groupe transversal Gares et lui faisant part de la désinvolture affichée par RFF à la seconde réunion de ce Groupe
- (2) Commentaires sur le déroulement de la seconde réunion du Groupe Gares [note GIR Maralpin, Groupe varois de réflexion sur la LGV Paca, Société française des urbanistes, Association TGV-PCA]

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaPrefRegionConcertDeriveGtttGares.2011.11.17.pdf>

**25 octobre 2011**

### **Demande d'ouverture de la concertation sur des scénarios écartés par le Comité de pilotage (CoPil) - Requête au Préfet de Région**

Rappel des contributions du GIR Maralpin et des circonstances l'ayant conduit à solliciter la création de deux groupes thématiques transversaux (*Fret/Logistique & Gares*). Constat du non respect des engagements du Maître d'ouvrage sur l'ouverture d'une concertation, laquelle, à mi-parcours, exclut l'examen d'autres scénarios qu'imposés par ses soins sous couvert du Comité de pilotage (COFIL), scénarios dont aucun n'est en mesure de respecter l'ensemble des fondamentaux devant présider désormais à la réalisation du projet.

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaPrefRegionConcertScenariosEcartes.2011.10.25.pdf>

**15 octobre 2011**

**Quelques observations et requêtes du GIR Maralpin relatives à l'organisation et au déroulement de la concertation** [adressées au Préfet des Alpes-Maritimes et au Garant de la Concertation sous couvert du Président de la CNDP à l'issue de deux séries de réunions des Groupes de travail géographiques 06 et de trois réunions des Groupes de travail transversaux [Fret/Logistique (2) et Gares (1)], et à la veille de la tenue du troisième Comité territorial des Alpes-Maritimes (CoTer 06), le GIR Maralpin soumet à ce CoTer huit (8) requêtes portant respectivement sur :

- (1) Le réexamen critique des quatre scénarios sélectionnés par le CoPil et l'étude des variantes proposés par divers acteurs ;
- (2) La création d'un Groupe transversal 06 ;
- (3) La création d'un Groupe territorial régional ;
- (4) L'allongement du temps de débat imparti aux CoTer ;
- (5) L'établissement d'un verbatim pour les réunions des CoTer ;
- (6) L'observation de délais et le réordonnement de la mise à disposition des documents produits par RFF ;
- (7) L'implication de représentants de la Principauté de Monaco et de la Ligurie dans les réunions géographiques les concernant ;
- (8) 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.

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/LgvPacaCoter06.3RequetesGir.2011.10.15.pdf>

