

**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) 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

La LN-PCA, un projet crucial aussi pour Monaco

La SNCF s'apprête à lancer, début octobre 2016¹, le processus de concertation préalable à la Déclaration d'utilité publique de la première phase de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN-PCA), visant en particulier « à désaturer le nœud ferroviaire azuréen ». L'objet de la présente note est de sensibiliser la population monégasque sur le fait que ce projet concerne directement la Principauté, bien que les investissements projetés soient situés presque uniquement en France.

Un avenir inquiétant pour la Côte d'Azur

Quel avenir nous attend en matière de transports ? L'augmentation de la population azuréenne et de sa mobilité va hélas conduire à une asphyxie progressive du littoral. Cette réalité est déjà sensible, mais personne n'a intérêt à en parler ouvertement. Quoi qu'il en soit, il sera de plus en plus difficile de l'occulter et elle va affecter lourdement la qualité de vie, l'attractivité touristique et la compétitivité économique de toute la Côte d'Azur, la Principauté de Monaco comprise.

Le seul remède réaliste consiste à investir massivement dans les transports en commun du quotidien, pour permettre à la région de continuer à « fonctionner » en dépit des embouteillages, comme Monaco n'est certainement pas exemptée.

Comme l'autoroute A8 a atteint ses limites de capacité, il faut doter la Côte d'Azur d'une seconde colonne vertébrale, sous la forme d'un RER performant, cadencé toutes les 10 minutes sur l'axe Cannes-Nice-Monaco, avec un matériel roulant moderne, fiable et propre. Ce RER littoral, orienté Est-Ouest, devra être facilement accessible grâce à des moyens plus légers orientés Nord-Sud (tramways, autres transports guidés, bus, minibus, taxis collectifs, etc.).

Investir dans de nouvelles voies ferrées

La transformation de la ligne littorale en un véritable RER suppose qu'elle soit progressivement quadruplée (avec mise à 3 voies dans un premier temps), afin de la libérer des trafics TGV, Intercités et fret dont la superposition est incompatible avec un service cadencé de type RER. Ces voies nouvelles permettront également de mieux assurer la

¹ Cette note, en date du 30 septembre 2016, a été rédigée à l'attention de la population de la principauté de Monaco et de l'Est du département des Alpes-Maritimes tenue à l'écart de la concertation organisée du 21 avril au 30 décembre 2016 par le maître d'ouvrage du projet LN-PCA

continuité du service en cas d'interruption de l'une ou l'autre voie, pour cause d'accident ou de maintenance lourde (comme ce fut le cas récemment dans le tunnel de Monte-Carlo²). Pour Monaco, qui est le 3^{ème} gare en trafic de toute la Région PACA, sécuriser et fluidifier l'exploitation des TER est en effet un enjeu essentiel.

Ces nouvelles voies ne concernent pas seulement les transports du quotidien : elles impacteront aussi positivement d'autres aspects essentiels de l'accessibilité de Monaco qui n'a pas vocation à rester éternellement une "gare de banlieue" dans l'orbite de Nice.

Ainsi peut-on assigner à ces nouvelles voies ferrées cinq objectifs à atteindre au plus tôt :

- 1) Alléger et fluidifier l'exploitation de la Gare de Monaco qui, dans sa configuration actuelle, n'assume pas de façon satisfaisante et sûre les pointes de trafic - notamment les dessertes événementielles – et occupe le second rang en trafic après celui de Nice et bien avant ceux de Cannes et de Toulon ;
- 2) Offrir une liaison RER quasi-directe et fréquente avec l'aéroport, dont les deux terminaux seront accessibles en quelques minutes par tramway depuis la station Nice-St-Augustin, et ce dès 2018 ;
- 3) Permettre aux TGV français d'atteindre directement Monaco sans changement à Nice, comme c'était le cas des Express de naguère – leur limitation actuelle à Nice-Ville étant la contrepartie inévitable de l'intensité du trafic TER ;
- 4) Intégrer Monaco à la grande transversale ferroviaire Milan-Gênes-Barcelone (dite « Arc Méditerranéen »), en cours de construction, dont il n'est pas pensable que la Principauté soit exclue, alors que nos proches voisins Italiens parachèveront bientôt le doublement de Gênes-Vintimille³ (qui sera ainsi parcourable en totalité à 200 km/h), que les Français doublent progressivement la ligne du Languedoc par des tronçons à grande vitesse, et que les Espagnols ont déjà réalisé une LGV Barcelone-Perpignan ;
- 5) Autoriser un développement important du fret ferroviaire, en continuité avec la ligne ligure reconfigurée; cet acheminement de fret étant appelé à soulager, puis à se substituer en grande partie aux 5000 poids lourds en transit qui encombrent quotidiennement l'A8, au détriment de la circulation locale de et vers Monaco.

Le projet SNCF : un détournement d'objectifs

Monaco, comme les autres villes de la Côte d'Azur, a donc un besoin vital de nouvelles voies ferrées, à la fois pour sa vie quotidienne et pour ses liaisons avec le reste de l'Europe. Or que prévoit la SNCF dans les premières phases du projet de LN-PACA ?

- Aucun investissement à l'Est de Nice avant 2050, alors que c'est précisément là que la saturation du réseau actuel est la plus grave.
- A l'Ouest, aucune amélioration à attendre d'ici 2030 : les dysfonctionnements de la ligne littorale continueront donc à s'aggraver et à se répercuter jusqu'à Monaco.

² De tels travaux de maintenance lourde sont d'ailleurs prévus sur d'autres grands ouvrages proches de Monaco dont la plupart datent de la création de la ligne, il y a près de 150 ans

³ Le 11 décembre prochain sera inaugurée la mise à double voie à 200 km/h au gabarit international C, d'un nouveau tronçon de 19 km (dont 16 km en tunnels) entre San Lorenzo (Imperia) et Andorra

- Un tronçon Nice-Ville/Nice-St-Augustin que la SNCF s'obstine à maintenir à 2 voies, alors qu'elle reconnaît elle-même l'extrême fragilité de ce goulet d'étranglement, ainsi que la saturation des deux gares encadrantes.
- Une ligne nouvelle Nice-Cannes incompatible avec le fret, couplée avec une « boucle ferroviaire » biscornue sensée desservir la nébuleuse de Sophia Antipolis, mais qui mobilisera 2,4 milliards d'euros sans soulager vraiment la ligne littorale.
- Des tronçons ultérieurs de LGV uniquement focalisés sur l'accélération des liaisons à grande distance au détriment des potentialités de report modal vers le chemin de fer.

Or en 2013, l'État français et les collectivités régionales avaient demandé à la SNCF d'abandonner son projet de LGV Paris-Nice au profit d'une amélioration prioritaire des transports du quotidien dans les secteurs de Marseille, Toulon et Nice. On constate hélas que le projet soumis à la concertation dans les Alpes-Maritimes néglige cette priorité : derrière le projet de « boucle ferroviaire », c'est bel et bien un court tronçon de LGV que la SNCF s'efforce de lancer, en promettant pour la ligne littorale des améliorations futures, dont les fonctionnalités, et même la faisabilité technique, sont problématiques, ...et dont elle confie le financement aux collectivités locales !

Ce faisant, et en dépit des apparences, la SNCF continue, comme auparavant dans le projet LGV-PACA, à viser un objectif purement financier : capter au plus vite une partie du trafic aérien Paris-Nice au moyen de TGV rémunérateurs, en engrangeant au passage les redevances des parcs de stationnement grâce à des gares nouvelles hors-la-ville. On peut y voir une certaine logique d'entreprise, mais on est très loin de l'intérêt général.

Comment remettre le projet sur la bonne voie ?

Ce « détournement » vient d'être dénoncé par de nombreuses collectivités du Var⁴ et de l'Ouest des Alpes-Maritimes⁵, qui attendent que les promesses de 2013 se traduisent par des améliorations effectives et rapides des trains du quotidien ; de plus, l'acuité des problèmes et la pression des citoyens conduisent ces collectivités à remettre en cause le parti et le phasage proposés par la SNCF.

Le GIR Maralpin, qui œuvre en tant que société savante en faveur des mobilités et d'un développement durables, considère que la Principauté est partie prenante des problèmes de la Côte d'Azur et de leur solution. Bien que Monaco ait décidé en 2011 de se retirer du financement des études de la LGV-Paca, sa participation aux débats qui vont s'ouvrir est ardemment souhaitée, car les décisions qui seront prises engageront son avenir pour longtemps.

Que propose concrètement le GIR Maralpin ?

Pour mettre en œuvre ce RER, il faut doubler à terme la ligne littorale, avec des voies supplémentaires agencées de telle sorte qu'elles répondent au double objectif *Transports du quotidien/Transport longue distance*. Dans certains cas, on peut y parvenir en élargissant la plateforme actuelle, mais le plus souvent ces nouvelles voies devront passer en tunnel, ce qui

⁴ Communauté d'agglomération dracénoise ; Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée

⁵ Schéma de cohérence territoriale (SCOT) Ouest ; Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, Municipalités de Cannes, Mougins et Biot notamment

est bien sûr plus coûteux mais parfaitement réalisable. Parmi les investissements à lancer en priorité, on peut citer les opérations suivantes :

- 4^{ème} voie à quai dans les gares de Cannes, Antibes et Cagnes,
- 3^{ème} voie en surface sur Cagnes/St-Augustin,
- 3^{ème} voie en tunnel sur St-Augustin/Nice-Ville,
- 3^{ème} voie en tunnel sur Nice-St-Roch/Monaco, avec doublement de la gare souterraine de Monaco.

Ces divers projets doivent être chiffrés et ordonnés de telle sorte que des améliorations concrètes puissent être garanties dans des délais raisonnables (en non pas après 2050 !) ; en effet, la Région et les collectivités devront participer au financement et elles veulent légitimement en dégager des retombées positives. C'est l'occasion ou jamais pour la Principauté de Monaco de s'impliquer à nouveau dans le débat, en exigeant la prise en compte des cinq objectifs listés précédemment, et en définissant les conditions de sa participation à ce grand projet qui l'intéresse au premier chef.

Le GIR Maralpin
Le 30 septembre 2016

