



L'Eco Vallée du Var © ecovallee-plaineduvar.fr

TRANSPORTS DANS LES ALPES-MARITIMES

Ou les effets pervers de l'opération OIN

Par l'intermédiaire de son secrétaire scientifique, Jacques Molinari, le GIR Maralpin⁽¹⁾ a abordé la question de l'OIN, à travers le problème des transports dans le département.

REGARDS SUR UN PASSÉ PROCHE

Traiter des déplacements dans les Alpes-Maritimes revient à faire le procès du « tout automobile » qui a sévi pendant plus d'un demi-siècle sur l'ensemble d'un département... lequel n'est pas près de s'en affranchir et en portera longtemps les stigmates.

Pourtant, c'est grâce au chemin de fer, auquel les dirigeants locaux de l'après-guerre n'ont pas accordé le moindre intérêt, que le département a forgé son unité et que la Principauté de Monaco, jusqu'alors privée d'accès terrestre, s'est intégrée à ce qui est devenu la Côte d'Azur.

Alors que les générations précédentes avaient donné des preuves d'audace avec le réseau maillé de tramways départementaux⁽²⁾, et d'ambition avec les remarquables réalisations des Chemins de fer de Provence (péjorativement rebaptisés Train des Pignes pour mieux les dévaloriser) puis de la ligne du Col de Tende, les nouveaux gestionnaires azuréens n'ont plus eu que des yeux de Chimène pour l'A8bis, la percée autoroutière du Mercantour, le contournement autoroutier de Nice, et maintenant, dérisoire revanche sur ces retentissants échecs, le doublement du tunnel routier de Tende, pendant que périlite la précieuse liaison ferroviaire Nice-Turin.

N'avoir toujours pas compris qu'une conurbation dense d'un million d'habitants (hors saison touristique) et concentrée sur une étroite bande littorale de 60 kilomètres, relève de « transports de masse », que ces transports de masse ne peuvent être assumés par la seule ligne du PLM⁽³⁾ (à laquelle sont encore à ce jour dévolus les trafics de transit régionaux, interrégionaux et internationaux), relève d'un aveuglement impardonnable quand, en région parisienne et plus généralement dans le monde, la moindre ville nouvelle est gratifiée d'un RER.

Le projet de ligne nouvelle LGV-Paca, conçue - dès l'origine - pour doubler la ligne historique de l'arc méditerranéen, était l'occasion à saisir. Les Niçois, obnubilés par leur concurrence avec Marseille, n'en attendaient qu'un relais des relations aériennes vers Paris, sans se douter que la double traversée de la Côte d'Azur pouvant en résulter, leur offrirait surtout la solution magistrale et définitive... aux déplacements locaux.

LA MISE EN PLACE DE L'OIN ET LES DÉPLACEMENTS

Une opération contre productrice pour entame :

Pendant qu'ils s'affairaient à promouvoir la gare intermodale de Saint-Augustin/Aéroport, les édiles niçois parachevaient leur « autoroute urbaine » - une aberration urbanistique - en s'emparant des emprises ferroviaires subsistantes, les condamnant à un irrémédiable étranglement entre Saint-Augustin et Nice. Les mêmes ont osé avancer, avec la complicité de RFF (qui, en période de crise, « sauve les meubles » en ne misant plus sur la liaison vers l'Est et l'Italie), qu'il y sera remédié par la ligne de Tramway T2, et accessoirement la T3.

Qu'on ne s'y méprenne surtout pas, sachant qu'une ligne de tramway, dont la vitesse moyenne urbaine ne dépasse pas 20 km/h, ne peut en aucun cas suppléer le RER bis faisant défaut.

Rappelons ici que, sur une distance similaire à celle qui sépare le Port de Nice de l'Aéroport, l'agglomération voisine de Gênes dispose de trois lignes ferroviaires à double voie et aussi d'une ligne de métro.

La desserte de la Vallée du Var :

Venons-en à l'opération Éco-Vallée dont on peut légitimement douter qu'elle soit respectueuse de l'environnement et

d'intérêt national.

Elle a, en premier lieu, pour effet d'enkyster le débouché de la Vallée du Var, à la fois par le foisonnement spéculatif qui s'y exprime déjà - entre autres - par l'extension de Cap 3000, par l'implantation de la gare « multimodale » (qualificatif d'une grande banalité, toutes les gares l'étant ou devant l'être), et par le projet de déplacement du Marché d'intérêt national (MIN) qui présente jusqu'alors le rare et précieux avantage d'être raccordé au rail.

Avec ce projet de déplacement, s'estompent donc les dernières velléités de logistique urbaine intermodale, tandis que s'ouvre grande la dispersion, tout au long de la vallée du Var, des zones commerciales et/ou d'activités en tous genres dont Allianz Riviera et IKEA seront les nouveaux fleurons.

L'anachronisme de l'infrastructure Éco-Valléenne :

Péjorant par son implantation au nœud de communication vital des Alpes-Maritimes, le Projet l'est aussi par les surcrois de trafics et d'échanges qu'il générera, pour autant que sa réussite soit à la mesure de ses ambitions.

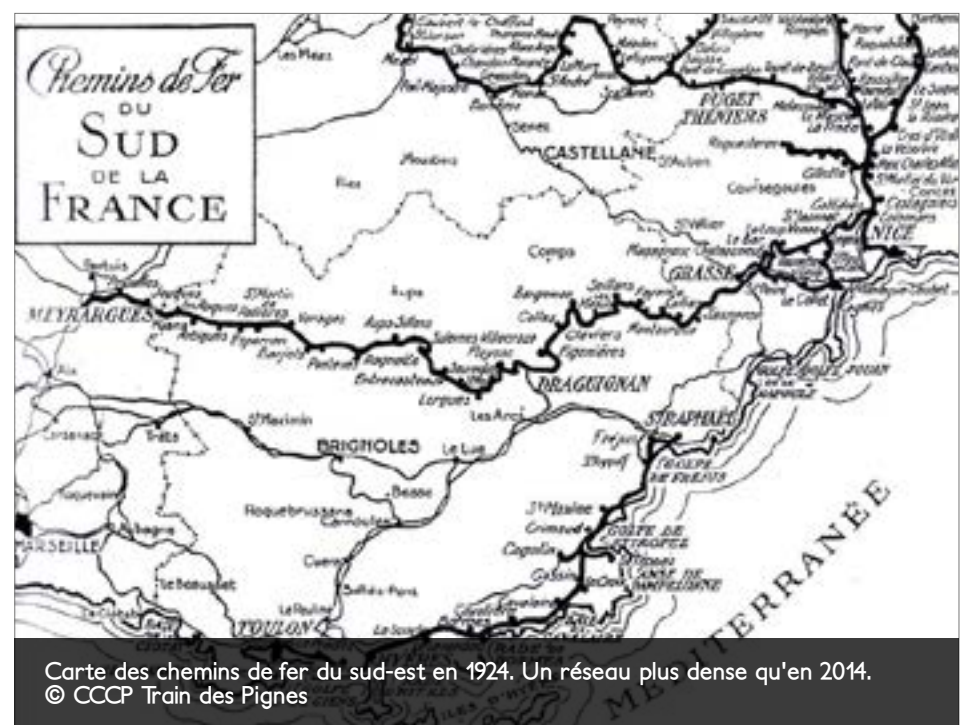
Or, selon les dires mêmes des Services

de l'État, les effets cumulés de l'ensemble des projets OIN sur la circulation n'ont pas encore fait l'objet des études requises.

Selon nous, c'est l'entier aménagement infrastructurel de la Plaine du Var qui souffre des courtes vues de ses concepteurs, apparemment satisfaits des infrastructures routières dont ils héritent, sans exprimer les moindres réserves sur les mobilités qu'elles engendreront.

Comment en une telle occasion, ne pas avoir repris le projet de report des CP en rive droite, de La Manda à Saint-Martin-du-Var, pour la desserte de Carros et de sa zone industrielle, projet défendu en vain lors de l'élaboration de la DTA ?

Comment ne pas avoir perçu l'intérêt majeur d'assurer l'intermodalité CP/TER à Nice Thiers, nœud ferroviaire azuréen ? Comment ne pas avoir délibérément organisé ainsi la desserte du cœur de la plaine du Var ? Comment encore ne pas avoir - au moins regretté - la disparition précipitée de la branche CP La Manda-Vence-Grasse dont la survivance aurait offert une liaison Plaine du Var/Moyen pays grassois... dont personne à ce jour - à l'EPA du moins - n'a déploré l'absence !



Carte des chemins de fer du sud-est en 1924. Un réseau plus dense qu'en 2014.
© CCCP Train des Pignes



L'Arenas et le pôle d'échanges multimodal © ecovallee-plaineduvar.fr

UNE BIEN INCOMMODE INSERTION DU PROJET OIN DANS LE FUTUR SCHÉMA INFRASTRUCTUREL DÉPARTEMENTAL

Qu'attendre d'une ligne nouvelle ?

Les propositions du GIR :

Comme énoncé en début d'article, l'avenir durable des Alpes-Maritimes est subordonné à la réalisation d'une seconde ligne de transport de masse ayant pour objet de faire face, à la fois à l'accroissement de trafic à attendre de l'indispensable report modal qu'imposent les directives environnementales, et, plus encore, à la nécessaire sécurisation de l'ensemble du dispositif de transport.

À l'image du « tracé des métropoles » qu'il a plaidé brillamment contre le « tracé direct Nice-Aix », le GIR Maralpin avait proposé d'emblée, pour la traversée-desserte des Alpes-Maritimes, l'articulation de la ligne nouvelle azurée sur les « métropoles locales », Cannes, Nice, Monaco, Vintimille, offrant, en chacune de ces gares-nœuds

ferroviaires, toutes possibilités de basculement entre sections de ligne nouvelle et de ligne historique, autorisant des détournements en cas d'incidents ou de travaux. Une telle disposition implique évidemment la compatibilité des portions de ligne nouvelle avec tous les trafics, mixité peu contraignante pour des « barreaux » nécessairement courts, parcourables aux vitesses modérées (~ 200 km/h) qu'imposent ces distances, et réalisables à moindre coût du fait de leurs caractéristiques de tracé moins exigeantes.

Cette proposition s'inscrivait à la fois dans la logique ferroviaire et dans celle

avec la ligne Cannes-Grasse, et la création de deux gares nouvelles ».

En revanche, si l'on s'en tient aux annonces du maître d'ouvrage RFF lors de la consultation qui s'est ensuivie, le projet aurait pour extrémité orientale, non pas la gare de Nice-Thiers mais celle projetée à Nice Saint Augustin, ce qui laisse persister, entre ces deux gares, 5,4 km de tracé à deux voies, infrastructure notoirement insuffisante pour assurer en toute sécurité tous les transits à la fois, ainsi que les circulations de service générées par les échanges de matériel entre le « terminal TGV » de Saint Augustin et le centre d'entretien de Saint-Roch.

C'EST L'ENTIER AMÉNAGEMENT INFRASTRUCTUREL DE LA PLAINE DU VAR QUI SOUFFRE DES COURTES VUES DE SES CONCEPTEURS, APPAREMMENT SATISFAITS DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DONT ILS HÉRITENT

de l'aménagement du territoire avec, pour nœuds, ceux de Cannes-la-Bocca (proche du Centre ville de Cannes) et de Nice-Thiers (cœur de ville et nœud ferroviaire).

Réseau maillé articulé sur La Bocca, Nice, Monaco & Vintimille :

Proposition formulée d'emblée par le

GIR dès avant le débat public, argumentée et plaidée au cours des débats, ainsi que dans le cadre des Groupes de travail transversaux (Gtt) Fret et Gares dont le cours a été interrompu par le maître d'ouvrage.

Les compromissions du maître d'ouvrage avec les maîtres des lieux :

Les décisions prises pour la réalisation de la ligne nouvelle (LN-Pca ex LGV-Paca) répondent à première vue à ce souhait pour ce qui est de la traversée Ouest du département. En effet, décision a été prise « de donner priorité aux transports du quotidien » et de « traiter le nœud ferroviaire azurée par réalisation d'une ligne nouvelle entre Nice et La Siagne, et au-delà, à l'Ouest de Cannes, jusqu'à la jonction

en outre qu'une telle implantation impliquerait des rampes d'accès incompatibles avec des circulations fret, et, de ce fait, contraindrait ces dernières à n'emprunter que la ligne littorale, quelles que soient les circonstances, l'ampleur des risques et la nature des nuisances que cela implique.

De telles contraintes sont d'autant plus inacceptables que la question du report modal de la route vers le rail des transits internationaux qui affectent les Alpes-Maritimes, et de toute évidence la bien mal nommée « Éco-Vallée », ne semble pas avoir préoccupé les promoteurs de cette dernière.

L'Éco-Vallée doit-elle entraîner le reste du territoire dans son déperissement annoncé ?

Née du diktat de la CCI qui souhaite faire du TGV un complément de l'avion, de la surenchère du maire de Nice qui, sous le label OIN, « délocalise » à l'embouchure du Var, l'implantation du « terminal TGV » à Saint-Augustin obère l'avenir du transport ferroviaire aux échelles locale, départementale, interrégionale et internationale.

Si les dispositions annoncées se confirmaient, elles se révéleraient désastreuses pour la Plaine du Var elle-même, devenu le propre verrou de son devenir.

La « Porte de la France » comme se plaisait à le proclamer son préfigurateur, ne serait accessible ni de l'Ouest, ni de l'Est, constituerait l'obstacle majeur à la continuité territoriale des Alpes-Maritimes et ne serait que la piètre façade, dans l'arrière cour de l'aéroport et de Cap 3000, d'une des dernières grandes opérations spéculatives du département.

Tout aussi préoccupant est le tracé « Saint-Augustin-Siagne ». En effet, tel qu'il est présenté, empruntant une partie du tracé de la ligne Cannes-Grasse (au tracé tortueux, à rampes accentuées et à voie unique) avant de se rabattre sur la gare de La Bocca, il ne peut

se prêter aux circulations à longue distance TGV, Inter-Cités, Fret et, moins encore, à l'ensemble des trafics supportés des circulations TER de la « boucle » desservant une gare à Sophia Antipolis, circulations censées s'ajouter à celles de la ligne Cannes-Grasse.

L'implantation d'une gare à Sophia Antipolis n'a étonnamment pas soulevé la

moindre discussion, il est vrai que les activités du Groupe de travail transversal Gares, instauré à la demande de COFHUAT, TGV-PCA, SFU et GIR Maralpin, ont été suspendues par le préfet de Région avant que cette question soit abordée. Quoi qu'il en soit, il suffit de se rendre à Aix-TGV pour imaginer la dévastation qu'engendrerait sa transplantation dans notre Moyen pays.

L'examen que le GIR Maralpin a dressé de cet avant-projet révèle

(1) Les propos de cet article se réfèrent aux études et travaux du GIR Maralpin ainsi qu'aux documents publiés par l'EPA Plaine du Var et par RFF Région Paca, l'ensemble étant accessible en sa totalité sur le site du GIR Maralpin www.gir-maralpin.org.

(2) Atteignant entre autres Guillaumes, Saint-Sauveur-sur-Tinée, Saint-Martin-Vésubie, Gattières, Sospel.

(3) Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée - Mise en service de Cagnes-Nice : octobre 1864 ; Nice-Monaco : octobre 1868 ; Monaco-Menton : décembre 1869.

(4) On devra se résigner à reconnaître que la laborieuse mise à 3 voies de la ligne littorale entre Antibes et Cagnes-sur-Mer n'aura été qu'un placebo coûteux et inutile, tant en raison de sa trop courte longueur qu'en raison de la contraignante symétrie des trafics à assurer.

(5) Vitesse de ligne adoptée sur le « raddoppio » ligure, ligne nouvelle en cours d'achèvement entre Bordighera et Finale Ligure.

(6) Préconisé par « La gare contemporaine », Rapport au Premier Ministre de Fabienne Keller, sénatrice (10 mars 2009).

(7) Sur la base des conclusions de la Commission Mobilité 21 (27 juin 2013), décision a été prise le 21 octobre 2013 par le ministre Frédéric Cuvillier de réaliser la ligne nouvelle par étapes, avec une priorité donnée aux transports du quotidien et au traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azurée, correspondant pour ce dernier à la création d'une ligne nouvelle entre Nice et La Siagne, et au-delà, à l'Ouest de Cannes, jusqu'à la jonction avec la ligne Cannes-Grasse, et la création de deux gares nouvelles.

(8) Information et consultation du public mise en place sous l'autorité du Préfet par une Commission consultative (le 28 octobre 2013) suivie d'un Comité de pilotage (le 8 novembre 2013).

(9) Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur - Consultation du 21 novembre au 20 décembre 2013 sur le projet de désaturation du nœud ferroviaire azurée - Avis du GIR Maralpin sur des contraintes de tracé et d'exploitation occultées par le porteur du projet et sur le choix des gares. De Coninck P., Desriaux P., Molinari J. ; 23 novembre 2013 ; 24 pages. [cf. www.gir-maralpin.org/TransportsDeplacements/Ln06ObservGir.2013.12.23.pdf]

