

Les raisons de la remise en cause de l'Étude intermodale ont été exposées dans les observations méthodologiques adressées le 9 février 2000 aux ministres Dominique Voynet et Jean-Claude Gayssot [cf. Bulletin GIR n° 19/20 (Janvier/Juillet 2000) p. 4].

Y sont notamment invoqués :

- des lacunes [insuffisance ou absence de prise en considération des transports de marchandises, des déplacements doux, des problématiques transfrontalières, de l'espace "niçois" (TCSP, port, aéroport), etc.] ;
- des insuffisances (tant en concertation et suivi que sur le fond) des études complémentaires entreprises [Systra, Setec, Sceta, MTI, MVA] ;
- la non prise en compte de la volonté politique exprimée à tous les niveaux (mondial, européen, alpin, franco-italien, national) de maîtriser l'impact des transports sur l'environnement.

Ces observations du GIR Maralpin se concluent sur la proposition d'un recadrage en raison de :

- l'insuffisante prise en compte du long terme ;
- la prévalence du suivisme tendanciel dans l'ensemble de la démarche.

### **(b) Une étude intermodale dépassée**

Quatre années se sont écoulées depuis le relevé de conclusions de l'étude Blanchet et quelques mois seulement depuis l'approbation de la DTA des Alpes-Maritimes<sup>12</sup>, laquelle reprend à son compte l'ensemble des recommandations Blanchet.

On remarquera, qu'entre temps, de nombreux événements, décisions, mesures, sont survenus qui démentent des allégations, balayent des hypothèses et remettent en cause les études complémentaires et les conclusions de l'étude intermodale, outrepassent déjà très largement les projections timorées de l'étude Blanchet et de la DTA, citons entre autres :

- le projet d'extension du port de Nice, non examiné dans l'étude intermodale, soumis à débat public [octobre 2001/avril 2002] et révélé non pertinent par ce dernier [cf. Bulletin GIR n° 27] ;
- la prise en compte récente et quasi unanime, par les élus du département et du Conseil général des Alpes-Maritimes, des déplacements doux dédaignés par l'étude intermodale ;
- le grand essor du trafic TER auquel les consultants accordaient peu de crédit ;
- les effets déjà perceptibles de la maîtrise du trafic autoroutier par le contrôle des vitesses ;

mais la remise en question la plus flagrante des projections timorées de l'étude Blanchet et de la DTA, réside bien dans :

- l'ouverture très prochaine d'un débat public sur la ligne nouvelle ferroviaire d'envergure circumméditerranéenne dont la seule évocation avait été jugée utopique par le rapporteur de l'étude intermodale.

### **(c) Une première étape de la refonte de l'Étude intermodale : exploiter les travaux existants**

Tirer parti de l'ensemble des études déjà effectuées pour les passer au crible d'une analyse critique constructive en les réactualisant [proposition formulée auprès du Président de la Commission Transport du Conseil Régional].

## **3.1.2. Infrastructures, Aménagement du territoire et Urbanisme**

Les débats publics annoncés porteront bien évidemment sur les tracés et les modalités de réalisation. Leurs différents aspects retiendront sans doute exagérément l'attention, et cela, au détriment de questions plus fondamentales, à savoir celles sur :

- l'impact d'un axe structurant sur le territoire ;
- et, à l'inverse, le parti que l'on peut tirer d'un investissement très lourd pour façonner (ou refaçonner) un territoire.

On reconnaîtra, dans la première question, l'identification et la quantification des effets engendrés à court et à long terme par des réalisations antérieures (par exemple, l'étude des conséquences de l'ouverture de l'autoroute littorale entre Aubagne et Toulon, ou encore, celle de l'impact des gares "campagnardes" de LGV), et, dans la seconde question, la démarche "rétroactive" consistant à se fixer un objectif d'aménagement du territoire et à rechercher la (ou les) solution(s) pour l'atteindre.

De telles études, qui doivent tirer parti des enseignements du passé et se livrer à une autre prospective que celle, étroitement commerciale, d'une concurrence entre modes de transport, ne peuvent être conduites dans le cadre d'un débat dont les limites calendaires sont nécessairement étriquées. Elles nous semblent devoir être amorcées dès avant le début du débat public, se poursuivre tout au long de ce débat, s'en nourrir, et se prolonger bien au-delà, afin de fournir aux décideurs, aux concepteurs, puis aux réalisateurs, des éléments d'information

---

<sup>12</sup> approuvée en décembre 2003

complémentaires, et, éventuellement, de réajustement.

Plus encore, ces études devraient pouvoir susciter au sein de chacune des universités provençales, et, pourquoi pas, de leurs proches et même lointaines voisines (Gênes, Montpellier, Perpignan, Barcelone) une réflexion pluridisciplinaire (transports, urbanisme, aménagement du territoire, sociologie) stimulée par l'urgence et l'importance des enjeux. De telles études pourraient d'ailleurs être conduites en concertation et co-tutelle et parrainées par un *comité scientifique* à constituer pour la circonstance.

[cf. Annexe 3 - Proposition adressée le 17 juin à M. Olivier Della Sudda, Conseiller du Président Vauzelle]

### **B.3.2. Questions non abordées dans les dossiers et à prendre en considération dans les prochains débats**

#### **3.2.1. Rôle de la Commission intergouvernementale (CIG) sous sa nouvelle configuration**

La récente décision de fusionner les CIG(s) Alpes du Nord et Alpes Sud sous la dénomination "Grands massifs" devrait mettre un terme à un clivage qui laissait libre cours à une politique de clochers incompatible avec des analyses stratégiques à l'échelle de l'Arc alpin. De surcroît, la prise en compte des Pyrénées inscrira enfin la réflexion dans son cadre légitime et sa problématique la plus prégnante, ceux des flux de transit à travers notre territoire national, approche que préconisait déjà l'étude interassociative "*Transport international en montagne – Sortir de l'impasse*" à laquelle le GIR avait en son temps collaboré [TIM (1997)].

La question se pose donc de l'implication de cette CIG dans les deux débats publics annoncés où le plus grand parti devra être tiré des études conduites par l'Observatoire des trafics au travers de Pyrénées depuis 2000 et par l'Observatoire des trafics à travers les Alpes du Sud, dont on peut légitimement inférer qu'ils fusionnent également.

#### **3.2.2. La liaison avec le Piémont ou l'inconstance des passions**

L'époque paraît déjà lointaine où le devenir de la Côte d'Azur était piémontais et son sort subordonné à la réalisation de la percée autoroutière du Mercantour. Condamné non pas pour son irréalisme mais par le désastre du Mont Blanc et le grave accident du Gothard, ce projet n'a guère laissé de trace dans la mémoire des collectivités territoriales azuréennes sinon à l'occasion d'une mémorable assemblée transfrontalière où les représentants consulaires, découvrant la réussite du TGV Méditerranée, s'entichèrent d'une transposition du projet, cette fois ferroviaire et à grande vitesse, devant relier Nice à Paris via le Mercantour et Turin.

Retour à la raison ou convergence d'intérêts avec les administrations ferroviaires confortées dans les retombées économiques d'une liaison à grande vitesse vers Nice, c'est avec une non moins grande unanimité que les regards azuréens se sont détournés de Turin pour Paris, puis, tout récemment, vers l'horizon méditerranéen.

Qu'en est-il aujourd'hui de l'axe Nice-Turin ?

##### **(a) La ligne de Tende**

Lâchant la proie pour l'ombre, les responsables azuréens n'ont eu cesse de se désintéresser de la ligne existante pour la revalorisation de laquelle le GIR Maralpin a été seul à plaider. À la veille des Jeux Olympiques d'hiver à Turin, des élus locaux se sont contentés de renouveler leur demande de desserte directe de la Riviera française réalisable aisément par un remaniement de voie sur les emprises du Parco Roya à Vintimille. Un tel aménagement ne suffirait cependant pas à offrir un service attrayant sans réélectrification de la ligne entre Limone Piemonte et Vintimille (65 km) et sa fluidisation (par mise en place d'une section de croisement actif entre Limone et Vievola et redécoupage des cantons de signalisation).

##### **(b) Ligne nouvelle**

Alternative au projet Mercantour [cf. B.1.2.1.], la ligne nouvelle proposée par nos collègues turinois [ABATE, MANFREDI, NICOLA (1996)] franchissait le massif du Mercantour à l'aplomb du Col de Ciriega par un tunnel de 32 km pour déboucher en Vésubie et aboutir en basse vallée du Var selon un tracé à la fois compatible avec la grande vitesse (rayon minimal des courbes 3700 m) et le fret (rampes maximales 18 ‰). Le coût estimé de ce projet mixte avoisinait par valeur inférieure celui du projet autoroutier.

Invoquée avec insistance par le GIR Maralpin tout au long du déroulement de l'Étude intermodale de la DTA 06, cette éventualité n'a été prise en compte, ni dans le cadre de la réalisation de la RN 202 bis (en rive droite du Var), ni dans celui d'aménagement de la basse vallée du Var. En l'absence de réservations d'emprises, ce tracé semblant donc compromis, des variantes plus à l'Est ont été étudiées par notre collègue turinois Sergio NICOLA. Amorcées en basse vallée du Paillon et donc compatibles avec une gare nouvelle en Centre Nice (St. Roch) et